1932 N° 11 Listopad



LOT POLSKI

ORGAN OFICJALNY L.O.P.P. I A.R.

LOT POLSKI

ORGAN OFICJ. L.O.P.P. I AEROKLUBU R.P.

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY LOTNICTWU ORAZ ZAGADNIENIOM OBRONY POWIETRZNEJ I CHEMICZNO-GAZOWEJ

WYDAWNICTWA ROK X.

Redaktor: ZENON WYRZYKOWSKI

PRENUMERATA W KRAJU: Rocznie 10.— zł., półrocznie 5.— zł., kwartalnie 2.50 zł. Numer pojedyńczy 1 zł.
ABONAMENT ZAGRANICĄ: „ 10.— fr. szw., „ 5.— fr. szw., „ 2.50 fr. szw. „ 1 fr. szw.

UWAGA: Zamówienia przyjmuje się tylko na prenumeratę całoroczną z tem jednak, że należność może być uiszczana również w ratach półrocznych lub kwartalnych.

OGŁOSZENIA: Za milimetr szerokości 1 szp.: w tekście zł. 0.90, za tekstem zł. 0,60, komunikaty i opisy zł. 1.50. Bilanse i tabelaryczne o 50% drożej. Ogłoszenia na okładce: na zewnętrznej stronie (tylko całostronicowe) zł. 800, w dwóch kolorach o 50% drożej; na wewnętrznych stronach: cała strona zł. 600, pół strony zł. 300, ćwierć strony zł. 150. Rozmiar kolumny tekstowej i ogłoszeniowej: wysokość 260 mm., szerokość 185 mm. Układ 3 szpaltowy. Szerokość szpalty 60 mm.

Adres Redakcji i Administracji: WARSZAWA, ŚWIĘTOKRZYSKA 12. Telefon: red. i adm. 311-48.
Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.
Redaktor przyjmuje codziennie od 12 — 13-ej.

REPREZENTACJE:

ZAGRANICĄ: Francja: p. E. de Gavardie, Paris XVI, Rue Nicolo 65 bis. — Niemcy: p. A. Schulhof, Berlin W. 15, Pfalzburgerstr. 83. — Włochy: Comp. Nazionale Aeronautica, Roma, Galleria di Piazza Colonna.

„Lot Polski" ukazywać się będzie około 20-go każdego miesiąca.
Redakcja rękopisów nie zwraca.

KONKURS „LOTU POLSKIEGO"

Nawiązując do naszych zapowiedzi konkursowych, które podawaliśmy w poprzednich numerach „Lotu Polskiego", zawiadamiamy naszych Czytelników, że udział w naszym konkursie mogą brać ci, którzy do końca b. r. zajmą się akcją jednania nam stałych prenumeratorów.

Ostatnie wielkie zwycięstwa naszego lotnictwa na międzynarodowych zawodach oraz tragiczna śmierć naszych bohaterskich lotników, ś. p. por. Żwirki i ś. p. inż. Wigury wytworzyły wśród społeczeństwa nastrój w tym kierunku, że każdy z dobrze czujących obywateli chciałby brać udział jak najszerszy w działalności L. O. P. P.

Redakcja „Lotu Polskiego" korzystając z tego nastroju społeczeństwa, zwraca się z gorącym apelem do wszystkich swoich Czytelników o zajęcie się jednaniem nowych prenumeratorów.

Pomiędzy Czytelników, którzy do końca b. r. jednać nam będą nowych prenumeratorów, rozlosujemy kilkadziesiąt cennych nagród, wśród których na pierwszem miejscu stawiamy:

1 OBLIGACJĘ DOLARÓWKI
1 OBLIGACJĘ PREMJÓWKI
1 LOS LOTERYJNY
5 PRENUMERAT „LOTU POLSKIEGO" CAŁOROCZNYCH
10 PRENUMERAT „LOTU POLSKIEGO" PÓŁROCZNYCH

oraz 20 nagród książkowych, na które złożą się dzieła wybitnych autorów polskich i zagranicznych.

Zasadniczo idzie nam o zdobywanie prenumeratorów stałych, t. j. takich, którzy opłacą prenumeratę całoroczną zgóry. Zjednanie nowego prenumeratora będziemy uważali za fakt dokonany tylko wówczas, gdy otrzymamy zapłatę prenumeraty.

Każdy, kto nam zjedna jednego całorocznego prenumeratora, otrzyma 2 punkty do naszego losowania premji, kto nam zjedna 2 prenumeratorów — otrzyma 6 punktów, kto 3 — otrzyma 12 punktów. Za każdego następnego zjednanego prenumeratora, powyżej trzech, będziemy dawali 5 punktów.

Losowanie nagród odbędzie się w pierwszej połowie stycznia 1933 r., tak, że już w numerze styczniowym wyniki losowania zostaną ogłoszone. Udziały do losowania będziemy przyznawali tylko za te prenumeraty, które zostaną wpłacone do dnia 31 grudnia b. r. włącznie.

Wydawnictwo „LOT POLSKI"

LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ
ORAZ AEROKLUBU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

ROK X — Nr. 11 (119) MIESIĘCZNIK LISTOPAD 1932



Pierwszy Marszałek Polski Józef Piłsudski

(See page 3)

Ku czci poległych lotników

W dniu 11 listopada, w rocznicę Zmartwychwstania Polski, w rocznicę dnia, który płomiennemi zgłoskami zapisał się w historji Odrodzonej i Niepodległej Ojczyzny, — Jej Budowniczy i główny twórca naszej niepodległości, Pierwszy Marszałek Polski Józef Piłsudski, własnemi rękami dokona odsłonięcia pomnika, wzniesionego ku czci poległych lotników.

Nie z jękiem dzwonów pogrzebowych, nie w kirze i żałobie, ale z dumą i radością oczekujemy tego wielkiego dnia, w którym najwyższy i umiłowany nasz Wódz odda wraz z całym narodem i jego armją cześć pamięci 400 poległych w służbie Ojczyzny lotników.

Wielki dzień — dzień, który na zawsze pozostanie w sercach naszych. My żyjący współtowarzysze broni bohaterskich ofiar swego zawodu i obowiązku, z dumą wspominać będziemy te chwile, w których doczekaliśmy się tak zaszczytnego wyróżnienia naszych nieodżałowanych kolegów i przyjaciół.

400 świetlanych cieni stanie w karnym ordynku przed Pierwszym Żołnierzem Najjaśniejszej Rzeczypospolitej, aby w Jego szlachetnem sercu i w Jego serdecznem wspomnieniu znaleźć najwyższą nagrodę za spełnienie swego żołnierskiego obowiązku, skropionego obficie krwią, trudem, znojem i bezgranicznem poświęceniem.

Na Placu Unji Lubelskiej, na arterji łączącej lotnisko z Belwederem, stanie olbrzymia postać spiżowego rycerza powietrza, symbolizującego w swej postaci bohaterstwo i ofiarność tych, których nagrobki zdobne w krzyże ze śmigieł, rozsiane są po całej Polsce.

Ta wspaniała i dumna postać zasłuchana w warkot silnika i wpatrzona w sylwetkę samolotu prującego firmament niebieski, jest symbolem minionych dni pełnych chwały, które wspominamy serdecznie z głębokiem przeświadczeniem, że Ci, na których cześć pomnik ten wyczarował genjusz artysty, trud ludzi dobrej woli i ofiarność społeczeństwa, zasłużyli się dobrze swej Ojczyźnie.

Niezapominajmy, że pomnik ten symbolizuje nam bohaterstwo 82 istnień ludzkich, złożonych w obronie Ojczyzny 1918—1920 r. On przypomina nam 5172 lotów bojowych, wykonanych w ciągu 9761 godzin, w walkach z nieprzyjacielem, na wszystkich frontach, na których wykuwaliśmy obecne granice naszego Państwa. On symbolizuje pozostałą olbrzymią ilość ofiar, złożonych w służbie Ojczyzny w czasie pokoju, przez rozmiłowanych w swym zawodzie oficerów, podoficerów i szeregowych lotnictwa, pełniących służbę w powietrzu.

Ten pomnik-symbol jest wyrazem nietylko ofiar, ale i dążeń twórczych w rozwoju powietrznych sił zbrojnych na chwałę i pożytek Ojczyzny.

Widomy znak najwyższych cnót żołnierza-lotnika, gotowego każdej chwili do ofiary z życia, równocześnie przypominać nam będzie o obowiązkach społeczeństwa w stosunku do sił powietrznych Polski. Cóż z bohaterstwa, poświęcenia i krwi serdecznej rozrzutnie przelanej, gdy ograniczymy się tylko do wspomnień, przemijających łez, niepotrzebnych jęków i żalów.

Pomnik ten powinien wywołać w nas wolę czynu, powinien poruszyć skorupą obojętności pokryte serca, nasze sumienia i myśli. Czas otrząsnąć się z gnuśności i tępoty. Czyż pomnik ten nie jest wielkim symbolem obowiązku, jaki na nas ciąży, obowiązku, którego hasłem samoobrony jest budowa potężnej narodowej floty powietrznej.

Tych czterystu bohaterów poświęciło życie w ofierze Polsce, którą w marzeniach widzieli w pierwszym szeregu z lotniczemi potęgami świata. Oni ofiarowali tej idei życie, krwią utrwalając jej wielkość i ważność w patrjotycznie myślącem społeczeństwie.

Przebiegając w myśli minione lata, od zarania naszej niepodległości, miejmy odwagę postawić sobie pytanie, cośmy uczynili dla urzeczywistnienia tej idei.

Dziś, kiedy w poważnem skupieniu, w słowach pełnych uznania i podziwu mamy oddać hołd pamięci jednym z najlepszych i najofiarniejszych synów Ojczyzny, musimy w głębokiej zadumie przeprowadzić rachunek sumienia narodowego.

Zawiniliśmy wobec własnej Ojczyzny, wobec Jej bezpieczeństwa i całości granic naszego Państwa. Nie czas na żale i płacze; ten symbol z kamienia i spiżu nie wzruszy się naszemi łzami. Nie zapewnimy Ojczyźnie bezpieczeństwa i wielkości wspomnieniami czasów minionych.

Spiżowy rycerz powietrzny symbolizuje nam czyn. Czynu domaga się nasze sumienie narodowe, czynu domaga się wspomnienie poległych chwalebnie lotników polskich.

Największy i najlepszy hołd oddamy pamięci poległych, gdy zgodnie, ramię przy ramieniu, rozpoczniemy budowę potężnej floty powietrznej, najważniejszej ostoi naszej Niepodległości.

Twórczą pracą, celową i rozumnie przeprowadzoną, kosztem ofiar osobistych, kosztem wysiłku i znoju nieznającego ograniczeń, winniśmy kłaść fundamenty pod budowę naszych sił powietrznych, których rozwój i rozkwit jest warunkiem naszego istnienia i bytu.

Stworzeniem potężnej floty powietrznej, godnej mocarstwowego stanowiska Polski, oddamy najwyższy hołd pamięci poległych lotników.

Od nas samych zależy, by pomnik świeżo wzniesiony nie był tylko symbolem echa minionego, ale i symbolem współczesności ofiarnej i twórczej.

W chwili, kiedy przy dźwiękach hymnu narodowego pochylą się sztandary, odkryją głowy dostojników państwowych, i zabłysną karabiny kompanji prezentującej broń, przed odsłoniętą postacią skrzydlatego rycerza, winniśmy oddać cześć nietylko poległym lotnikom, ale i idei przez nich wzniesionej, idei Polski Skrzydlatej.

Cały naród winien w chwili tej zbudować w sercach swych pomnik-symbol obowiązku i urzeczywistnienia idei zapoczątkowanej i krwią przypieczętowanej przez poległych lotników.

Urzeczywistnienie idei silnej Polski, rozporządzającej potężną narodową flotą powietrzną, będzie naszym obowiązkiem, będzie jedynym wyrazem czci, godnym pamięci poległych lotników.

KOMITET REDAKCYJNY.

In Memory of American Heroes

During the Armistice celebrations, which commemorate also the winning of Polish indepedence, Marshal Piłsudski, the great national hero and head of the army unveiled in person a monument erected in Warsaw to honor airmen who fell at the post of duty.

Among those who fell defending the liberty and independence of Poland were found a number of Americans, who were members of the famous „Kościuszko Squadron". A glorious fellowship this. Young, capable and full of devotion, they came from the distant land to offer their strength, experience, life itself to the people from whom in former days Kościuszko and Pułaski had come to make the same offering to the young and struggling American Republic. These American airmen worthily upheld the long tradition of cooperation between the two nations — a blood brotherhood in arms whose leader in the Polish air service was Major Cedric Fauntleroy.

Few were they in number, but all of the highest class: Capt. Merian C. Cooper, Capt. Arthur H. Kelly, Capt. E. J. Corsi, First Lieut. Kenneth C. Shrewsbury, First Lieut.. George M. Crawford,. First Lieut. Carl Clark,. First. Lieut. E. P. Graves,. First Lieut. H. C. Rorison, First Lieut. E. W. Chess, Second Lieut. E. L. Nobel. With them also fought their polish comrades: Capt. Z. Orzechowski, First Lieut. L. Rayski,. First Lieut. W. Konopka,. First Lieut. J. Weber,. Second Lieut. L. Idzikowski, and Second Lieut. A. Sękowski.

The first to give his life for the cause was Lieut. Graves — six months later Lieut. Kelly also fell during an air fight with the enemy.

Poland now free, thinks of all this with gratitude, and remembers with a full heart the help of the young heroes from America. Those who still live, are to receive the highest honors and decorations possible — to those who have gone from us, Poland gives the tribute of reverent and respectful gratitude, with bent head and lowered banners.

Hail to you distant friends. Distant but how near to our hearts. Long may Squadron leader Fauntleroy live and thrive. Hail to the land out, of which they came to help Poland in her hour of need.

And you, Graves and Kelly, who have left your bodies buried in Polish earth and whose shed blood flowed out for Polish freedom: Poland will never forget you, you are enshrined for ever in the hearts of a grateful people.

Dr. Czesław Łukaszkiewicz.

Program uroczystości odsłonięcia pomnika ku czci Poległych Lotników

Dnia 11 listopada b. r., w piątek, o godz. 13-ej odbędzie się na Placu Unji Lubelskiej w Warszawie uroczystość odsłonięcia pomnika ku Czci Poległych Lotników, dłuta prof. Edwarda Wittiga.

W związku z tem odbędą się następujące uroczystości:

CZWARTEK, 10 listopada.

godz. 10.30 — nabożeństwo żałobne za dusze poległych i zmarłych lotników, w kościele Zbawiciela. (Wstęp za kartami wstępu).

godz. 20.00 — uroczysty apel poległych lotników na Placu Mokotowskim. (Wejście przez Cywilny Port Lotniczy, ul. Topolowa. Wstęp dla publiczności wolny).

PIĄTEK, 11 listopada.

godz. 13.00 — odsłonięcie pomnika na Pl. Unji Lubelskiej. (Wstęp za zaproszeniami i kartami wstępu).

godz. 17.00 — uroczysta akademja w sali Rady Miejskiej w Warszawie. (Wstęp za zaproszeniami).

Dnia 12-go o godz. 12-ej nastąpi otwarcie wystawy dzieł prof. E. Wittiga, twórcy pomnika „Lotnika" w Instytucie Propagandy Sztuki, Królewska 13.

W związku z powyższemi uroczystościami odbędą się zjazdy lotników, którzy uczestniczyli w wojnie 1918—20, odznaczonych polowemi odznakami lotniczemi oraz oficerów nie będących w służbie czynnej.

Informacje i karty wstępu — w szczególności dla najbliższych członków rodzin poległych — w Aeroklubie R. P., Królewska 2, w godz. 10—18, tel. 603-70, począwszy od dnia 7 b. m.

Oficerowie w mundurach — wstęp wolny.

Wielki Koncert w Teatrze Wielkim

pod protektoratem Pana Prezydenta miasta stoł. Warszawy, Inż. Zygmunta Słomińskiego

W niedzielę, dnia 13 listopada b. r. o godz. 12 w południe w sali Teatru Wielkiego, staraniem Komitetu Zbiórki na Fundusz ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury, odbędzie się Wielki Koncert przy współudziale najwybitniejszych sił artystycznych Warszawy. Koncert ten przypadnie w czasie Zjazdu lotnictwa polskiego w stolicy z okazji odsłonięcia na Placu Unji Lubelskiej pomnika poległych lotników.

Członkowie tego Zjazdu obecni będą in gremio na zapowiedzianym Wielkim Koncercie wraz ze wszystkimi, którym pamięć naszych poległych bohaterskich lotników jest droga.

Zaznaczyć należy prawdziwe poczucie obywatelskie uproszonych artystów, którzy zgodzili się na bezinteresowny udział w Koncercie.

Dochód z Koncertu przeznaczony jest na Fundusz uczczenia pamięci ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury.

Bilety do nabycia w biurze „Icar" (Hotel Europejski) tel. 632-23 i 716-94.



Powoli opada drewniany szkielet pomnika i odsłania klasyczną sylwetę pomnika.



Za chwilę pomnik zostanie nakryty pokrowcem, który będzie zdjęty dn. 11 b. m.

U TWÓRCY POMNIKA

Rozmowa z profesorem Wittigiem

Plac Unji Lubelskiej. Wchodzimy za parkan. Między rusztowaniami, w siatce belek i desek — olbrzymi twór prof. Wittiga — pomnik Lotnika.

Wdrapujemy się po prowizorycznych schodach w górę na wysokość styku cokołu z właściwym pomnikiem. Zastajemy prof. Wittiga, rozmawiającego z członkami Komisji. Profesor pali nerwowo papierosa. Decydujące chwile: montaż odlewu pomnika na granitowym cokole...

Pora nie bardzo odpowiednia dla wywiadu, a jednak prof. Wittig wita się z nami z uśmiechem i przystępujemy do rozmowy, przerywanej zgrzytem łańcuchów i bloków, oraz stukiem kamieniarskich młotków.

— Panie profesorze — rzucamy pytanie. — Kiedy i w jakich okolicznościach powstała koncepcja pomnika?

— Idea gloryfikacji lotnictwa formowała się w mojej świadomości stopniowo w Paryżu, gdzie obserwowałem wysiłki lotników od samych początków, kiedy to — Santos Dumont okrążył wieżę Eiffla. Będąc w stałym kontakcie i w zażyłej przyjaźni z wielkim wynalazcą Stefanem Drzewieckim, często mówiliśmy na ten temat, to też, odzyskanie naszej Niepodległości i pierwsze bohaterstwa naszych lotników, zastały mnie dojrzałym do tego dzieła.

— Jakie perypetje „przechodził" pomnik od chwili powołania specjalnego Komitetu?

— Kiedy kilku entuzjastów — podkreśla prof. Wittig — powzięło myśl zbudowania pomnika polskim lotnikom, mieli oni do rozporządzenia 300 marek! przyczem Warszawa nie posiadała wcale dużej pracowni i trzeba było się budować.

Pomnik tu stojący będzie dowodem, co może energja i entuzjazm.

Początek pomnika datuje się od 1921 r. — to dość powiedzieć. Cała jego historja składa się z ciągłych wzlotów i upadków. Trzeba było zainteresować społeczeństwo zatroskane swoim bytem. Bo choć kosztował on bez porównania mniej od pomników przedwojennych, to jednak trzeba było znaleźć odpowiednie sumy na rzecz bądź co bądź przyszłości i ducha.

— A teraz ostatnie pytanie: Czy Mistrz jest zadowolony całkowicie z wyboru miejsca?

— Miejsce na pomnik sam wybrałem i obstawałem przy niem, uważając je za doskonałe w naszych warunkach, mimo, że miasto z całą kurtuazją proponowało mi wiele innych placów.



Odlew „lotnika" jest pierwszym tej wielkości odlewem wykonanym w Polsce. Uważam, że wykonanie jest bez zarzutu i można się niem wszędzie pochwalić.

Forma cokołu jest w mojem pojęciu idealnym akompanjamentem do mego dzieła — kończy twórca pomnika — prof. Wittig.

Z. W.

Niebezpieczeństwo lotnicze i przyszłość kraju

Nakładem Zarządu Głównego L.O.P.P. wydano w bieżącym miesiącu niezmiernie ciekawe dzieło francuskiego ppłk. Vauthier'a — o obronie przeciwlotniczej kraju, pod redakcją dypl. mjr. pil. M. Romeyki. Dzieła tego rodzaju znajdują się na półkach księgarskich całego świata kulturalnego.

Dzieło wyżej podane zaopatrzył wstępem o grozie wojny lotniczej i gazowej J. E. kardynał August Hlond, Prymas Polski. — Oto jedno zdanie ze wstępu do pierwszego polskiego wydania:

„Ale gdyby się ta katastrofa mimo wszystko ziścić miała, będzie elementarnym obowiązkiem chrześcijańskim i obywatelskim ratować ludność i dobytek narodowy od zagłady w czasie napadów, zwłaszcza lotniczych i gazowych".

Staraniem L. O. P. P. dokonano przekładu tak cennego dzieła, celem uprzystępnienia go szerokim warstwom społeczeństwa.

Cena książki wynosi zaledwie 5.20 zł.

Do nabycia we wszystkich księgarniach i w Ośrodku Propagandowym przy ul. Ś-to Krzyskiej Nr. 12, tamże należy kierować zapotrzebowania Komitetów i Kół L. O. P. P. — Za przesyłkę na prowincję dolicza się porto, według stawek poczty.

Zarząd Główny L. O. P. P. prosi wszystkie Komitety i Koła o poczynienie w terenie jak najżywszej propagandy tej książki, która znaleźć się winna w każdym domu, w każdej bibljotece — jako ciekawa i pożyteczna lektura uświadamiająca o grożącem niebezpieczeństwie.

K.

Adam Wojtyga

ESKADRA KOŚCIUSZKOWSKA

11 listopada został odsłonięty w Warszawie na placu Unji Lubelskiej pomnik ku czci poległych lotników.

W szeregach obrońców Polski znaleźli się również amerykańscy lotnicy, którzy zorganizowali ochotniczą eskadrę myśliwską, opatrując ją imieniem wspólnego nam bohatera narodowego — Naczelnika Tadeusza Kościuszki.



Mjr. Faunt-le-Roy

Dziś, kiedy oddajemy hołd pamięci poległych lotników, oraz uznanie dla lotnictwa polskiego, które tyle poniosło ofiar, trudu i wysiłków w dniach walki o niepodległość Ojczyzny, sprawiedliwość nakazuje wspomnieć i o amerykańskich lotnikach, naszych cennych współtowarzyszach broni.

Polskie przysłowie mówi, że najlepszych przyjaciół poznaje się w biedzie. Lotnicy amerykańscy, którzy stanowili eskadrę imienia Kościuszki, dali dowód w swej pracy bojowej ofiarności i bezinteresowności w ciężkich dla nas dniach walk ze wschodnim najeźdźcą, że są istotnie najlepszymi przyjaciółmi naszymi.

Dzieje chwalebnych walk Eskadry Kościuszkowskiej w obronie Polski opisuje zastępca dowódcy tej eskadry, kapitan pilot Merian C. Cooper w książce p. t. „Faunt-le-Roy i jego eskadra w Polsce". Ta interesująca książka doczekała się w Ameryce kilku wydawnictw angielskich i polskich.

Komitet pomnika ku czci poległych lotników, w poczuciu obowiązku wdzięczności, jaką mamy dla poległych i żyjących członków Eskadry Kościuszkowskiej, zaprosił byłego jej dowódcę i oficerów amerykańskich — członków tej eskadry, na uroczystości związane z odsłonięciem pomnika, aby jeszcze raz oddać należną cześć pamięci tym prawdziwym przyjaciołom Polski.

Lata biegną, wspomnienia się zacierają stopniowo, szeregi obrońców Ojczyzny z tego okresu przerzedzają się zbyt szybko, dla tego obowiązkiem naszym jest przypomnieć społeczeństwu o usługach lotników amerykańskich, oddanych Polsce w dniach zawieruchy wojennej, aby w chwili oddawania czci naszym poległym lotnikom, w serdecznem wspomnieniu oddać cześć i tym synom narodu Washingtona, którzy złożyli swe życie w ofierze Polsce w Jej obronie, spłacając dług wdzięczności za naszych bohaterów narodowych, którzy położyli swe życie w walce o niepodległość Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Szczupłe ramy artykułu nie pozwalają na szczegółowy opis historji Eskadry Kościuszkowskiej, dlatego postaram się w krótkich słowach podać ważniejsze fakty z tego okresu.

W dniu 14 lipca 1919 roku w Paryżu, w dniu francuskiego święta narodowego powstała myśl stworzenia ochotniczej eskadry lotniczej, złożonej z amerykańskich lotników, i oddania jej na usługi Polski, walczącej o swe granice i swą niepodległość.

Myśl stworzenia eskadry powstała w głowach majora Cedric E. Faunt-le-Roy i kapitana Merian C. Cooper, który był z ramienia Hoover'a z amerykańską misją żywnościową przez kilka miesięcy we Lwowie.

Projekt stworzenia eskadry został poparty przez gen. Rozwadowskiego, przebywającego ówcześnie w Paryżu w misji dyplomatycznej i przez attache amerykańskiego Polskiej Misji Wojskowej płk. Harry S. Howland.

Mjr. Faunt-le-Roy rozpoczął odpowiednią akcję celem skompletowania eskadry pod względem personalnym.

Wreszcie nadszedł dzień przyjazdu do Polski. Po załatwieniu formalności w Warszawie, zostali amerykańscy ochotnicy przyjęci przez Marszałka Piłsudskiego, o czem wspomina w swej książce kapitan Cooper: „Naczelnik Piłsudski zlustrował członków naszej eskadry w Belwederze, wkrótce po naszym przyjeździe do Warszawy. Tylko Faunt-le-Roy i ja widzieliśmy go przedtem, ale sądzę, że każdy żołnierz z naszej eskadry doznał dodatniego wrażenia po tym przeglądzie, albowiem Piłsudski jest to żołnierz w każdym calu, w całem tego słowa znaczeniu. Powiedział nam słów kilkanaście bez frazesów kwiecistych, a nic nie znaczących, kilkanaście słów prostych, żołnierskich, jak żołnierz do żołnierzy. Wykazał nam tylko w krótkiem swojem przemówieniu, że musimy czynem udowodnić, co my możemy zrobić i co chcemy zrobić, jaką pomoc przynieść na froncie".

Po dziś dzień mam jeszcze w pamięci to silne stalowe wejrzenie jego przenikliwych oczu z pod ciężkich brwi, gdy nas pożegnał. Gdy siedzieliśmy przy stole tego wieczoru, wszyscy myśleliśmy o Piłsudskim i jego do nas przemówieniu, a Faunt-le-Roy, jakby za wszystkich myśli wypowiedział, rzekł: — my wykażemy naszemi czynami, czyśmy warci czego czy nie".

W październiku 1919 r. amerykańscy lotnicy zostali przydzieleni do 7 eskadry we Lwowie, którą przejęli z rąk por. pil. Rayskiego, który sprawował dowództwo eskadry po ś. p. mjr. Stecu. Dowództwo 7 eskadry, przemianowanej na Eskadrę Kościuszkowską, objął mjr. Faunt-le-Roy mając w składzie eskadry:

Amerykanie: mjr. Cedric E. Faunt-le-Roy, dowódca, kpt. Merian C. Cooper, kpt. Arthur H. Kelly, kpt. E. J. Corsi, kpt. M. Callum,*) 1-szy por. George M. Crawford, 1-y por. Kenneth C. Shrewsbury, 1-y por. Carl Clark, 1-y por. E. P. Graves, 1-y por. H. C. Rorison, 1-y por. E. W. Chess, 2-gi por. E. L. Noble.

Polacy: kpt. Z. Orzechowski, 1-szy por. L. Rayski, 1-y por. W. Konopka, 1-y por. J. Weber, 2-gi por. L. Idzikowski, 2-gi por. A. Sękowski.

*) Kpt. Callum przybył do Polski daleko później i nie brał już udziału w akcji bojowej. Oblatując „Ballilę" przy ostrym wirażu roztrzaskał samolot i poniósł śmierć.



kpt. Cooper z por. Rayskim



„Ballila"

Eskadra była zaopatrzona początkowo w austrjackie samoloty myśliwskie D. III, a następnie włoskie Ballila.

W dniu 22 listopada 1919 r. w czasie uroczystości oswobodzenia Lwowa od ukraińców, zginął śmiercią lotniczą pierwszy amerykański lotnik, jeden z najlepszych pilotów por. E. P. Graves, z powodu oberwania się skrzydła przy wykonywaniu akrobacji powietrznej. Samolot jego runął na pałac Potockich, w którym mieścił się amerykański Czerwony Krzyż, wywołując niebezpieczny pożar.

Zimę przepędziła eskadra we Lwowie, gotując się do wyruszenia na front. Czas dłużył się eskadrze, piloci pragnęli jak najszybciej dostać się na front, aby móc walczyć o Polskę. To było ich jedynym celem i pragnieniem. Pragnąc przyśpieszyć odejście na front, zwrócił się Faunt-le-Roy bezpośrednio do Naczelnego Wodza z następującym listem:

„Naczelnik Państwa Piłsudski

Belweder — Warszawa.

Eskadra lotnicza Kościuszko, złożona z amerykańskich lotników służy już w polskiej armji przez ostatnie 3 miesiące. Gdyśmy przybyli do Polski, mieliśmy tylko jedną prośbę: żeby nas wysłano na najwięcej czynny front walki. Pomimo tej prośby, do dziś dnia trzymano nas zdala od frontu. Prosimy więc jeszcze raz posłusznie Naczelnika Państwa, o łaskawe wysłuchanie naszej jedynej prośby i wysłanie nas na jak najczynniejszy odcinek frontu — do walki".

Rezultatem tej prośby było bezzwłoczne wysłanie eskadry na front do Połonnego. Od tego momentu rozpoczyna się intensywna akcja eskadry, w której załogi jej wykazują nadzwyczajną ofiarność, odwagę i bohaterstwo.

Zadaniem eskadry były ataki z powietrza, przeprowadzane przy pomocy karabinów maszynowych i bomb na cele żywe wreszcie praca wywiadowcza i łącznikowa. Prażenie ogniem karabinów maszynowych z małej wysokości kolumn i większych skupień bolszewickich, było ich specjalnością. Ataki te dawały się silnie we znaki bolszewikom, czyniąc spustoszenia w ich szeregach, nie mówiąc już o działaniu moralnem, łamiącem wojowniczego ducha czerwonej armji.

W tym okresie, t. j. kwietniu 1920 r., akcja amerykańskich lotników była skierowaną na Czudnów, gdzie dobrze się dali we znaki zgromadzonym tam wojskom bolszewickim.

Rozpoczyna się ofensywa kijowska; eskadra bierze w niej intesywny udział przeprowadzając rozpoznanie i szereg ataków z powietrza na cofających się bolszewików. Żadne trudności techniczne, które ówcześnie nieraz uniemożliwiały pracę lotnictwa, nie potrafiły zmniejszyć ducha bojowego amerykańskich pilotów. Pokonywują wszystkie trudności, aby się godnie wywiązać ze swego zadania.

O jednym z ataków, przeprowadzonych na Berdyczów, tak wspomina kpt. Cooper:

„Krążąc ponad miastem, widziałem, jak Clark zaatakował nieprzyjacielską kolumnę, uciekającą tak prędko, jak tylko mogła — w kierunku południowo-wschodnim. Konopka także prażył pułki wydostające się z miasta. Noble jednak odegrał tutaj najważniejszą rolę. Przefrunął on ponad miastem i uderzył na stację kolejową, która była formalnie zawalona żołnierstwem; na dworcu kolejowym stał pancerny pociąg gotowy do jazdy. Gdy sypnął ołowiem w tę masę żołnierstwa na stacji, część wpadła zaraz do wagonów i pociąg w tej chwili ruszył, a część schowała się do budynku na stacji i stamtąd skierowała swe kulomioty na Nobla — także i strzelby z okien i zaczęła palić do niego. Jedna kula karabinowa z gatunku „dum-dum" strzaskała mu prawą rękę w łokciu. Rana krwawiła, ale mimo to postanowił dolecieć swoim aeroplanem do domu sześćdziesiąt mil odległego stamtąd.

Słabł coraz bardziej z upływu krwi, ale kierował maszyną lewą ręką i tak przeleciał całe sześćdziesiąt mil. Gdy zobaczył nasze pole lotnicze — wtedy opuścił się na ziemię, zatrzymał motor i wylądował — ale tu już zemdlał i upadł w swojem siedzeniu na twarz.

Gdy wylądowałem, zauważyłem, że Clarka aeroplan był ugodzony w kilku miejscach już trzeci raz tego samego dnia ale jemu samemu nic się nie stało, ani też nikomu z nas, prócz Noble'a.

Wraz z posuwającą się ofensywą eskadra przenosi się do Berdyczowa, następnie do Białocerkwi. Słynne było wysadzenie w powietrze statku na Dnieprze, przewożącego materjały wybuchowe i masę żołnierstwa bolszewickiego przez por. Crawford'a przy pomocy amunicji zapalającej.

Podczas jednego z lotów bojowych por. Rorison wylądował z braku benzyny po drugiej stronie frontu, a następnie przedarł się na stronę polską, wracając do swoich.

Następuje znany odwrót z pod Kijowa. Eskadra Kościuszkowska przystępuje do bezpośredniej walki z armją Budiennego, w której zabłysła niezwykłą odwagą i męstwem swych pilotów. Eskadra zostaje przeniesiona z Białocerkwi do Koziatyna w obliczu nieprzyjaciela. Udaje się to tylko dzięki niezwykłej ofiarności oficerów i żołnierzy eskadry. Moment ten tak opisuje kpt. Cooper:

„Major Faunt-le-Roy trzymał nas lotników ciągle w polu pod Białocerkwią. Atakowaliśmy nieprzyjaciela i niszczyliśmy jego przednią kolumnę ogniem bomb i kulomiotów, nie pozwalając jej podejść pod samo miasteczko i rozbić do szczętu nasz nieduży oddziałek. Ataki nasze były tak pomyślne, że potrafiliśmy zdziesiątkować przednią kolumnę i powstrzymać ją na pewien czas.

W walce zaś tej odznaczyli się porucznicy: Sękowski i Shrewsbury, Chess i Weber. W jednym ataku aeroplan por. Chess'a został postrzelony 14 razy, a on sam odniósł lekką ranę. Por. Sękowski został postrzelony w nogę przez jakiegoś kawalerzystę z armji Budiennego, a porucznika Webera aeroplan został pierwszy ustrzelony, wskutek czego spadł i o mało lotnika o śmierć nie przyprawił (por. Weber został przytem potłuczony i pokaleczony). Por. Chess, który odniósł tylko lekką ranę, powrócił do ataku jeszcze tego samego dnia. Por. Weber — jak to wyżej wspomniałem — wziął się do przeniesienia taboru naszej eskadry i kierował całą tą pracą. Por. Sękowski musiał pójść do szpitala, otrzymawszy ciężką ranę. Niedługo tam jednak bawił, powróciwszy zaś do nas wkrótce, walczył tak samo jak przedtem. Por. Sękowski był polskim pilotem i pochodził z bohaterskiego Lwowa, zaś por. Weber należał do Hallera. Wszyscy mieliśmy jak największe uznanie dla zasług położonych przez tych dwóch oficerów-polaków".

W tych ciężkich dniach eskadra była używana do intensywnego obserwowania ruchów konnej armji Budiennego i zwalczania go z powietrza przy pomocy bombardowania i ostrzeliwania z karabinów maszynowych. Praca eskadry była nad wyraz ofiarna — ciągle w powietrzu, w stałych walkach, w czasie których kilku lotników odniosło rany, a samoloty wracały podziurawione setkami kul. Nie zmniejszyło to jednak ducha walki i oporu; ludzie padali ze znużenia, dokonywując nadludzkich wysiłków.

W dniu 31 maja Faunt-le-Roy odbył trzy loty bojowe, oddając nieocenione usługi naszym wojskom przez wywiad, jakiego dokonał, uchraniając transport naszych wojsk przed zasadzką, jaką mu zgotowali bolszewicy. Za czyny te został później odznaczony krzyżem Virtuti Militari. W dniu 1 czerwca Eskadra Kościuszkowska współpracuje z 13 dywizją w ataku przeciw bolszewikom, który się znakomicie udał, znajdując swój wyraz w meldunku szefa sztabu dywizji do dowódcy frontu.

„Gen. Listowski, dowódca frontu południowego. Amerykańscy lotnicy pomimo wycieńczenia walczą jak opętani. Służbę wywiadowczą pełnią świetnie. Ostatnio, podczas ataku naszej dywizji na nieprzyjaciela, ich dowódca zaatakował nieprzyjaciela od tyłu, ogniem z kulomiotów prażył we łby bolszewików. Bez pomocy amerykańskich lotników, dawnoby nas djabli wzięli. (—) Pachucki d-ca 13 dywizji. (—) Kurcjusz mjr. szef sztabu".

Dalszy odwrót wojsk polskich pociągnął za sobą i ewakuację eskadry, odbywaną w nieprawdopodobnie uciążliwych warunkach na Berdyczów, Żytomierz i Nowogród Wołyński.

W czasie tego odwrotu kpt. Cooper i por. Crawford straciwszy swe samoloty uciekali pieszo, przedzierając się przez patrole bolszewickie, a por. Rorison został ranny w wypadku lotniczym. Pomi-



Zabawy oficerów „Eskadry Kościuszkowskiej".

mo strasznych warunków eskadra pracuje bez wytchnienia, przeprowadzając stale loty wywiadowcze nad nieprzyjacielem i utrzymuje łączność z 3-ią armją, znajdującą się jeszcze pod Kijowem, poprzez 100-kilometrowy teren zajęty przez nieprzyjaciela.

W ciągłych lotach i walkach pod Białocerkwią, Koziatynem, Berdyczowem, Żytomierzem, a w końcu pod Nowogrodem Wołyńskim, zasoby eskadry tak pod względem samolotów, jak i sprzętu, broni i amunicji, zupełnie się wyczerpały. Na uzupełnienie i przygotowanie do dalszej walki, zostaje eskadra przeniesiona do Lwowa. Na froncie pozostają jeszcze: kpt. Corsi, i por. Weber pełniąc dzień w dzień służbę w powietrzu, w dyspozycji gen. Romera. Por. Clark i Shrewsbury odjechali do Ameryki, gdzie ich wołały obowiązki rodzinne. Pomimo upływu 6-miesięcznego kontraktu zawartego przez M. S. Wojsk. reszta oficerów amerykańskich pozostała nadal w eskadrze.

Pozostali członkowie eskadry z Faunt-le-Roy'em na czele przystąpili do gorączkowej pracy nad wyekwipowaniem i uzupełnieniem eskadry. Ofensywa bolszewicka posunęła się w międzyczasie już pod Tarnopol. Rozkaz Sztabu powołał znowu eskadrę na front w okolice Kowla (Hołoby).

Mjr. Faunt-le-Roy objął stanowisko szefa lotnictwa 6 armji, a kpt. Cooper dowództwo Eskadry Kościuszkowskiej. Zaczyna się okres niepowodzeń eskadry. Praca bez wytchnienia wyczerpuje pilotów i mechaników. Sprzęt, który zawodzi, wreszcie bolszewicy, którzy nauczyli się stosować obronę przeciwlotniczą przy użyciu karabinów i broni maszynowej, w stosunku do samolotów atakujących z małej wysokości, — poczyniły wiele strat w eskadrze.

W czasie ataku, przeprowadzonego na kozaków Budiennego w dniu 13 lipca zostaje zestrzelony kpt. Cooper. Dostaje się do niewoli, skąd po przebyciu niesłychanych katuszy udaje mu się zbiec z Moskwy do Rygi, a stamtąd do Polski już po zawarciu pokoju z bolszewikami.

Z pośród personelu latającego amerykańskiego jeden tylko oficer był obserwatorem, t. j. kpt. Kelly, który w tym czasie odbywał loty na samolotach 21 eskadry por. Rayskiego, pracującej razem z Eskadrą Kościuszkowską w ówczesnym czasie. Kpt. Kelly wyleciał z pilotem z 21 eskadry na front. Kelly ostrzeliwał bolszewików z małej wysokości, kiedy pilot jego został trafiony i zabity przez odstrzeliwujących się bolszewików. Samolot pozbawiony ręki pilota spadł i rozbił się całkowicie, grzebiąc pod sobą kpt. Kelly'ego, który stracił życie w tym wypadku.

W tym samym czasie dostaje się do niewoli kpt. Ciecierski, świeżo przydzielony do eskadry, który został zestrzelony podczas lotu bojowego.

Dowództwo eskadry objął por. Crawford, podwajając z innymi oficerami wysiłki, aby nadrobić straty, powstałe przez ubytek trzech oficerów. Ataki przeciw bolszewikom nie ustają, a przeciwnie, wzmagają się, pomimo strat w ludziach i sprzęcie.

W dniu 16 lipca Faunt-le-Roy zostaje ranny podczas ataku na nieprzyjaciela, cudem unikając niewoli, względnie śmierci. To samo spotyka por. Crawforda, który zmuszony do lądowania po stronie nieprzyjacielskiej, tylko dzięki zimnej krwi i odwadze zdołał uratować się przed niechybną śmiercią ścigającej go tłuszczy bolszewickiej.

Eskadra musi się znowu przenieść pod naporem sił nieprzyjacielskich do Uściługa nad Bugiem. Praca eskadry spoczywa na barkach Corsi'ego, Crawford'a, Webera, Konopki i Sękowskiego. Podziw prawdziwy ogarnia człowieka, że ci ludzie mogli dokonać tyle pracy. Przejść tyle walk, wykonać tyle zadań nad nieprzyjacielem, ponieść tyle trudów w najgorszych warunkach, zmęczeni, niewyspani, bez odpowiedniego zaopatrzenia, z olbrzymiemi stratami w personelu latającym i obsługi, w ilości i stanie samolotów, — mogli tylko ludzie owiani prawdziwą i gorącą miłością Ojczyzny, o stalowych nerwach, lwiej odwadze, niepokonanej woli i wierze w zwycięstwo. Z Uściługu eskadra przeszła do Korczowa, gdzie por. Konopka został ciężko ranny w katastrofie, jaka się zdarzyła przy powrocie z wyprawy na nieprzyjaciela.

Wreszcie nakoniec przechodzi eskadra do Lwowa, aby bronić tego bohaterskiego miasta, zagrożonego przez hordy bolszewickie. O działalności eskadry i innych eskadr podległych Faunt-le-Roy'owi, jako szefowi lotnictwa 6 armji, świadczy najlepiej rozkaz Szefa Sztabu Głównego, który tu w całości przytoczę.

„Wyjątek z rozkazu Nr. 17.

Komunikuje się, w Nr. 2707 lot. pol. Głównego Sztabu z dnia 1 września 1920.

Eskadra: 5, 6, 7 „Kościuszko" i 12-ta będące pod komendą szefa lotnictwa 6-ej armji mjr. Faunt-le-Roy'a, dokonały w dniach 16 i 17 sierpnia tegoż roku 129 wzlotów, podczas których zużyto 7700 kg. bomb i 16.700 naboi kulomiotowych.

Cyfry najwyraźniej wykazują rezultaty, jakie poczyniły eskadry pod kierownictwem mjr. pil. Faunt-le-Roy'a. Walki eskadr lotniczych 6 armji z kawalerją Budiennego, były prowadzone z jak największą dokładnością i najlepszym skutkiem. To pozostało bez kwestji stwierdzone przez pojmanych jeńców, którzy wielokrotnie to zaznaczyli w swoich zeznaniach, — jak również i radjową depeszę, wysłaną przez dowództwo armji rosyjskiej, do swego rządu, a przejętą przez nasze wojska. Wyjątek tej depeszy brzmi: w ostatniej bitwie pod Lwowem pułki kawalerji naszej armji doznały wielkich strat ze strony nieprzyjacielskich samolotów, które latając całemi eskadrami, złożonymi z 12 samolotów, bombardowały naszą armję z powietrza, jak również dziesiątkowały naszą kawalerję ogniem karabinów maszynowych.

Podpisano: (—) Rada Rewolucyjna, Budienny, Woroszyłow. Złoczów, Nr. 265 op. 24.8.20.

Nadzwyczajne walki i czyny eskadr lotniczych 6 armji są owocem wielkich zdolności organizacyjnych i niespożytej energje szefa lotnictwa 6 armji, mjr. pil. Faunt-le-Roy'a, dzięki jego idealnemu i entuzjastycznemu poświęceniu się za sprawę Polski, w wypełnianiu obowiązków powierzonych mu, jako szefowi lotnictwa 6 armji. Podziękowanie należy się również komendantom, personelowi lotniczemu i pomocniczemu eskadr 5-ej, 6-ej, 7-ej „Kościuszko" i 15-ej, bo przy złączonych wysiłkach ich wszystkich, byli w stanie zadanie swe wykonać.

Wszystkich tych, którzy wykazali nadzwyczajną odwagę w ostatnich walkach pod Lwowem, poleca się, aby byli odznaczeni bez zwłoki.

Podpisano: (—) Rozwadowski gen. por. Szef Sztabu".

Wszystkie eskadry 6-ej armji walczyły energicznie i odważnie, ale na szczególniejsze uznanie zasłużyła sobie 15-ta eskadra lotnicza. Faunt-le-Roy sam powiedział, że nigdy i nigdzie nie widział zdolniejszych i odważniejszych lotników.

Cud nad Wisłą zakończył zwycięsko okres walk 1920 roku. Armja bolszewicka w rozsypce cofała się na wschód. Lwów został uratowany, a piloci Eskadry Kościuszkowskiej związani uczuciowo z Lwim Grodem, bili się w jego obronie jak lwy.

Naczelny Wódz ocenił należycie zasługi Eskadry Kościuszkowskiej, dekorując jej członków kryżami Virtuti Militari i Krzyżami Walecznych.

Toast, który wtedy na Waszą cześć wzniósł Marszałek Piłsudski, przy pożegnaniu się z Wami w Belwederze, przed Waszym odjazdem do Ameryki, powtarzamy i dziś:

„Cześć Wam Amerykańscy Piloci".

Cenimy Was i pokochaliśmy Was jak braci, nie wątpiąc w prawdziwość słów, wypowiedzianych ustami kpt. Cooper'a, że „dobrze było walczyć za Polskę".

Kpt. Karpiński w towarzystwie oficerów młodego lotnictwa afgańskiego na lotnisku w Kabulu. (patrz art. na następnej kolumnie).



STANISŁAW KARPIŃSKI KPT. PILOT

POLSKI LOT AZJATYCKO-AFRYKAŃSKI



1) Góry w Persji. 2) 3) Dzikie skaliste tereny Afganistanu, nad któremi w ciągu szeregu godzin leciał kpt. Karpiński.







W dniu 2 października otworzyłem niejako pierwszą kartę jednego z ciekawych rozdziałów mego życia. Rozpocząłem w tym dniu lot do Azji i Afryki, który był dalszym etapem mej pracy na polu lotnictwa w dziedzinie lotów długodystansowych.

Lot ten był rezultatem długotrwałych i żmudnych przygotowań, na jakich opieram w pierwszym rzędzie wszystkie moje poczynania. Podobnie, jak w roku ubiegłym, kiedy wykonałem lot dookoła Europy — i tym razem ta zasada nie zawiodła.

Po starcie na lotnisku Okęckiem w Warszawie, który odbył się według zgóry nakreślonego programu, etap za etapem następował z regularnością i punktualnością, przewidzianą w okresie przygotowań.

Pierwszy etap zakończyłem, po 11 godzinach lotu, w miejscowości bułgarskiej Sliven, przebywszy w tym dniu 1250 km. poprzez łańcuchy górskie Karpat i Bałkanów, przy bardzo silnym przeciwnym wietrze.

Nazajutrz 3 października w ciągu 2½ godzin osiągnąłem Konstantynopol (350 km. od Sliven), lecąc nad morzem Czarnem i Marmara. Konstantynopol był pierwszym punktem zaopatrzenia w paliwo i olej.

4 października po 9 godzinach lotu ponad górami i przeważnie pustynnymi terenami Turcji, oraz morzem Śródziemnem, wylądowałem w Aleppo stolicy Syrji (1150 km. od Konstantynopola).

5 października odleciałem do bajkowego Bagdadu. Lecąc nad pustynią Syryjską napotkałem na burzę piaskową, którą musiałem ominąć, wzbijając się ponad nią. Po przebyciu 780 km. w ciągu 6 godzin wylądowałem w Bagdadzie, stolicy Iraku. Panował tam nieznośny upał, a powietrze przesycone było żółtawym pyłem.

W dn. 6 października odleciałem z Bagdadu i po 5 godzinach 10 minutach męczącego lotu ponad górami o wysokości do 4000 m. osiągnąłem Teheran, stolicę Persji (720 km. od Bagdadu). Lotnisko położone jest tam na wysokości 1200 m. nad poziomem morza.

W Teheranie z powodu święta muzułmańskiego, zmuszony byłem pozostać do soboty 8 października włącznie.

W niedzielę 9 października wystartowałem do Heratu w Afganistanie, który był dla mnie wielką niewiadomą, gdyż nie mogłem zdobyć żadnych wiadomości co do paliwa i oleju, oraz warunków, w jakich może odbywać się lot. Po 7 godzinach 25 min. lotu ponad skalistymi górami i pustynią solną, wylądowałem na lotnisku polowem w Heracie, położonem na wysokości 1000 m. nad poziomem morza i odległem o 1120 km. od Teheranu. Ja i mój mechanik byliśmy tam jedynymi Europejczykami. Otrzymaliśmy ciężką benzynę rosyjską i zmuszeni byliśmy zaryzykować jej użycie.

10 października, po przelеceniu potężnego pasma gór Hindukuszu, w ciągu 6 godzin 55 minut osiągnąłem Kabul, stolicę Afganistanu (1020 km. od Heratu). Lotnisko położone jest tam na wysokości 1800 m. nad poziomem morza.

W Kabulu zakończyłem pierwszy końcowy etap mego lotu.

12 października rozpocząłem lot powrotny, odbywając go w następujących etapach:

12.X — Kabul — Herat — 9 godzin 50 min. lotu. Zmuszony byłem omijać potężną trąbę powietrzną, przedłużając trasę o około 300 km.

13.X — Herat — Teheran — 8 godz. 50 min. lotu. Połowę drogi odbyłem ponad pokrywającemi góry zwałami chmur.

15.X — Teheran — Bagdad — 7 godz. 20 min. lotu. Bardzo silny przeciwny wiatr w górach znacznie zmniejszył szybkość samolotu.







Na lewo:

1) Tereny górzyste w Turcji.

2) 3) W Bagdadzie: kpt. Karpiński w towarzystwie dr. Makowskiego, nadwornego lekarza króla Iraku, i jego małżonki.

Na prawo:

1) 2) Meczet w Kairze.

3) Cytadela w Kairze.













1) Panie oblegają samolot na lotnisku Almara w Kairze. 2) U stóp piramidy Cheopsa. 3) Sfinks odkopany szykuje się do restauracji.

1) Górzysta Palestyna. 2) Dawne Złote Wrota w Jerozolimie. 3) Drzewa oliwne w ogrojcu Gethseneane, gdzie modlił się Chrystus.







Bagdad był punktem zwrotnym. Stąd nastąpił skok do Afryki ponad rozległą pustynią. Wystartowałem z Bagdadu 16 października. Po godzinie lotu już nad pustynią zmuszony byłem przebić się przez środek burzy, co trwało około pół godziny przy potężnem rzucaniu samolotem, dochodzącem czasami do 500 m. wdół. Po 9 godzinach 10 min. lotu ponad niezmierzonymi piaskami pustyni, górzystym terenem Palestyny, morzem Martwem i Śródziemnem, oraz ponad piaskami Egiptu, wylądowałem w Kairze, przebywszy 1350 km. Tutaj był drugi końcowy etap mego lotu.

18 października odleciałem do Jerozolimy, lądując na lotnisku Gaza po 2 godzinach 40 min. lotu i przebyciu 380 km. Zwiedziliśmy Jerozolimę, Betlejem, Jerycho, Jordan i morze Martwe.

20 października kontynuowałem lot powrotny, osiągając po 3 godzinach 50 min. Aleppo, odległe o 680 km. od Jerozolimy.

21 października przeleciałem z Aleppo do Konstantynopola w ciągu 8 godzin. Przy końcu tego etapu towarzyszyła mi chmurna, mglista pogoda i silna wichura. Leciałem w skalistych i wąskich wąwozach górskich pod zwałami czarnych, poszarpanych chmur, a potem nisko nad powierzchnią wzburzonego morza Marmara.

23 października nastąpił powrót do kraju. Po starcie z Konstantynopola przeleciałem Bałkany spowite w chmury, potem Karpaty, Lwów i wylądowałem na lotnisku fabrycznem w Lublinie. Przebyłem 1450 km. w ciągu 10 godzin 25 minut. W Lublinie witały nas władze, dyrekcja fabryki i rozentuzjazmowane tłumy rodaków.

24 października po 1½ godz. lotu wylądowałem na lotnisku Mokotowskiem w Warszawie. Tutaj entuzjazm tłumów nie znał granic.

Jaki jest bilans mego lotu?

Przeleciałem 14.390 km. w ciągu 108 godz. 50 min. bez najmniejszego defektu samolotu i silnika.

Samolot „Lublin RXa", konstrukcji inż. Jerzego Rudlickiego, zbudowany w Zakładach Mechanicznych „Plage Laśkiewicz" w Lublinie, dowiódł, jak pewnym jest produkt naszego przemysłu.

Silnik Wright-Skoda 220 HP, zbudowany w Polskich Zakładach Skody na Okęciu pod Warszawą, pracował jak najbardziej precyzyjna i pewna maszyna, wzbudzając wszędzie podziw.

Towarzysz mój, mechanik Wiktor Rogalski, z Polskich Zakładów Skody wykazał, że jest pierwszorzędnym fachowcem, na którym można polegać.

Ja zdobyłem nowe poważne doświadczenie i dalszą zachętę do pracy na polu lotnictwa.

W krajach muzułmańskich Azji i Afryki, gdzie, jak się o tem naocznie przekonałem, z tak wielką sympatją odnoszą się do Polski i tak bardzo interesują się naszym przemysłem lotniczym, — pozostawiłem biało-amarantowy fluid, płynący ze skrzydeł mojego srebrzystego ptaka w czasie całego lotu. Fluid ten pozostanie tam na długo i—mam nadzieję—wzmocniony będzie przez następną młodszą generację lotników, dla której czyn mój oby był podnietą i zachętą.

Wreszcie dowiodłem, że polskiego przemysłu lotniczego możemy odnosić się z całkowitem zaufaniem, co jest ogromnie ważne dla dalszego jego rozwoju.

kpt. pil. Stanisław Karpiński.







1) Arab egipski. 2) Ogólny widok Kairu. 3) Wielbłądy.

1) kpt. Karpiński na obiedzie w Domu Polskim w Jerozolimie w tow. konsula polskiego p. Kurnikowskiego. 2) Dolina Józafata. 3) Ściana płaczu.











OGÓLNY WIDOK LWOWA

...Listopad ...miesiąc wspominków! Listopad ...zaduszny miesiąc wyzwolenia— przez mękę, przez krew, przez ofiarę! Czternaście temu lat!

Wszystko tworzyło się nieomal z niczego: Państwo i jego ramię zbrojne — armja narodowa i jego zbrojne skrzydła — flota powietrzna.

A na południowym wschodzie krwawił i grzmiał wystrzałami mdlejących rąk chłopięcych bastjon semper fidelis — Lwów!

Opanowany znienacka, podstępnie, w ciągu jednego dnia odcięty niemal został od świata, od reszty Polski. Wrogom chodziło o to, aby go przydusić, iżby nie miał ni czasu, ni możności dobyć z krwawiącej piersi krzyku: Na pomoc!

Dworzec i linje kolejowe, telegraf, telefon, radjostacja, lotnisko — wszystko to, co służy do komunikacji, było w ręku wroga. Wszystkie gmachy rządowe, wszystkie ulice, wszystkie przejścia i rogatki opanowane i strzeżone przez niego. Wojska polskiego, ochotników — garść jedynie nikła. Oczy wszystkich umęczonych mieszkańców zwracały się w górę, w szare niebo listopadowe, jakby stamtąd oczekując ratunku.

I przyszedł ten ratunek... W ciągu bowiem pierwszych dni walk o Lwów zabłysły nad miastem biało-czerwone barwy polskich samolotów bojowych. Jak? Skąd? Przecież ta wielka, ale jakżeż bezsilna Polska nie posiadała jeszcze swych samolotó wwojskowych? A jeśli nawet tu i ówdzie montowano dopiero pierwsze płatowce, to i tak nie mogłyby one dotrzeć do zagrożonego miasta.

Samoloty te wzbijające się nad linjami ogniowemi ku nadziei i radości swoich a na postrach wroga — to były aparaty z lwowskiego wylatujące lotniska!

...3 listopada 1918 r. o świcie spotkał się ze mną w bramie Komendy Naczelnej W. P. we Lwowie peowiak i student Politechniki, Józef Otocki, i rzekł:

— Mam samochód i karabin maszynowy. Ty jesteś „maszynkarz", pojedziemy zająć lotnisko!

— Byczo! — odparłem uradowany — tylko ja jestem oficerem do zleceń, co na to Komenda Naczelna?

— Zaraz pójdziemy się zapytać.

I poszliśmy na górę. W prowizorycznym lokalu Komendy, mieszczącej się przez tę noc w prywatnem mieszkaniu pp. Rutkowskich przy ul. Nabielaka, zastaliśmy jedynie gospodarza na nogach, ob. Aleksandra Rutkowskiego — wszyscy inni, śmiertelnie znużeni, drzemali gdzieś po kątach. Cóż dziwnego? Był to bowiem świt trzeciej upiornej nocy walk o Lwów.

Przedstawiliśmy por. Rutkowskiemu, jako urzędującemu oficerowi sztabu, nasz projekt.

— Myśl doskonała — odrzekł nam na to — ale komendanta Mączyńskiego niema, poszedł z adjutantem na obchód placówek. Chyba zaczekamy na niego...

— Czekać nie można! — przerwał mu energicznie Otocki. — Teraz najlepsza pora, jak się rozwidni, będzie zapóźno.

„Kochany Szasza" — jak potocznie nazywaliśmy Rutkowskiego — zamyślił się chwilę.

— Lotnisko... — dodał Otocki.

— Ja wiem, to rzecz pierwszorzędnej wagi i ze względów bojowych i dla porozumienia i komunikacji ze światem! A więc — jedźcie, biorę to na siebie! Niema co zwlekać! — mówiąc to szybko ołówkiem nakreślił nam odpowiedni „rozkaz" na jakimś świstku.

Pędem zbiegliśmy na dół. Przed domem warczał motor dużej osobowej maszyny. Na skórzanem siedzeniu, pod strażą jakiegoś sierżanta, drzemał łagodnie czarny potworek na trójnogu. Karabin maszynowy.



Gen. Rozwadowski(*) po powrocie z wywiadu lotniczego z Przemyśla 18 marca 1919

— Gurty? — spytałem.

— Są. Cztery skrzynki. Wystarczy? — rzucił Otocki.

— Tak. Jedźmy.

Przyplątał się jeszcze jakiś żołnierz. Posadziliśmy go koło szofera, maszynkę oparli o tylne siedzenie i rozwinąwszy dużą, białoczerwoną chorągiew, którą Józek skądś wytrzasnął, ruszyli pędem przez uśpione ulice Lwowa. Nieliczni przechodnie — przeważnie niewyspane żołnierzyki-orlęta, trochę kobiet, udających się do kościoła na pierwszą mszę, trochę robociarzy — patrzyli ze zdziwieniem ale i radością na szybko mknący samochód, zbrojny karabinem maszynowym i uśmiechali się do powiewającej flagi. Biegł za nami szept: Nasi!

Tu i ówdzie otworzyło się jakieś okno, wychyliła się jakaś postać w bieliźnie i znów ten pogłos, jednoczący cały polski Lwów: Nasi!

Póki byliśmy w obrębie naszych placówek, w „polskim" Lwowie, wszystko szło dobrze. Za kościołem św. Elżbiety zatrzymał nas patrol polski.

— Gdzie jedziecie?

— Na lotnisko!

— Uważajcie koło Ogrzewalni! Będą na was kropić! Tam są jeszcze „karaimy" (popularna nazwa batiarów lwowskich, dawana rusinom) i grzeją jak cholera. Pojedziemy z wami!

— Dobra! — krzyknął Otocki — jazda!

Dwóch andrusów-żołnierzyków wskoczyło na stopień. Na Grodeckiej, przy wjeździe w ulicę na Błonia posypały się na nas kule. Odpowiedziałem energiczna serją z maszynki, grzmiąc po oknach Ogrzewalni kolejowej, skąd padały na nas kule.

— Dobrze, że macie „fanę" (chorągiew) bo tam, w tych domach nasi, oni by też do was kropili, bo dotąd to tylko Ukraińcy rozjeżdżali się tu autami.

— Gazu! — krzyknął Otocki do szofera, nachylając się nad nim wśród bzyku kul.

— Jezu! — jęknął żołnierz na przedzie, trzymający płachtę białoczerwoną i osunął się bezwładny na siedzenie. Jeden z chłopaków pochwycił chorągiew. Drugi uskoczył, ukrył się za kupą szutru i począł walić z karabinu w stronę czerniowieckiego dworca.

Mknęliśmy jak wicher po piekielnych wybojach ulicy Na Błonia; motor sapał, maszynka moja grała bez przerwy. Wreszcie zbawczy zakręt zasłonił nas przed pociskami od strony dworca.

— Tam granda, jak cholera! — informował nas żołnierzyk, kurczowo trzymający się na stopniu — wczoraj jeszcze się zaczęło, ukraińska placówka patrzy na to bezradnie.

— Stać! — zawołał Otocki, gdyśmy już minęli niebezpieczne miejsce — trzeba zobaczyć, jak z tym biedakiem?

Zatrzymaliśmy wóz na chwilę. Szofer rzekł:

— Szkoda czasu! Jemu i tak nic nie pomożemy. On już gotów! Tylko mi kurtkę na czerwono popaćkał!

W istocie, żołnierz koło szofera już nie żył. Wynieśliśmy go ostrożnie z wozu i ułożyli z boku drogi na mokrej, zwiędłej trawie. Miejsce zabitego zajął baciarzyk obdarty z patrolu, z dumnie przekrzywioną kokardką narodową na andrusowskim kaszkiecie.

— Ruszaj! — zakomenderował Józek.

Przez ulicę Na Błonie podjechaliśmy pod lotnisko na Lewandówce, minęli tory kolejowe i dostali się pomiędzy sosny, rosnące z obu stron piaszczystej drogi. Na niebie poczynało świtać.

— Teraz uwaga! — krzyknął mój towarzysz — tam jest albo ukraińska załoga, albo jej niema. W każdym razie nie duża. Gorzej że tłum rabuje składy lotnicze i w głupi sposób, bez żadnej dla siebie korzyści, niszczy bezcenne dla nas skarby. Nawrócimy auto i wjedziemy tyłem. Gdyby nam było za gorąco, zawsze łatwiej się wycofać!

Zręcznym wirażem szofer wóz zawrócił i poczęliśmy zwolna podjeżdżać pod czerniejące zdala hangary. Karabin maszynowy szczerzył ku nim swą paszczę.

Wstrząs, minęliśmy mostek na rowie, okalającym lotnisko i stanęli u kraja. Przed nami mieliśmy baraki lotnicze, hangary, samoloty ponakrywane brezentem, wszystko to oświetlone ponurą łuną pożaru z odległego o jakieś dwa kilometry magazynu żywnościowego na dworcu towarowym.

— Tam się palą całe pociągi zboża, spirytusu, benzyny, cukru. Aż ślinka idzie, ile dobra się marnuje! — zauważył nasz przewodnik, jak widać stały mieszkaniec tego przedmieścia.

Lotnisko pokryte było mrowiem ludzi. Wyłamano drzwi, okna, wynoszono ze składów, co się tylko dało, pole zasłane było tysiącem, nieraz bardzo cennych przedmiotów. Tu i ówdzie bzykały, niby muchy uprzykrzone, samotne kule, Bóg wie skąd przylatujące.

— Michał! (był to mój pseudonim w P.O.W.) — usłyszałem tuż nad uchem głos Otockiego — a teraz po nich, grzej, inaczej nie damy sobie rady z tą hołotą!

Założyłem nowy gurt i nacisnąłem cyngiel. Siejąc strzałami po rabujących, zwolna podjeżdżaliśmy ku budynkom. Strzelałem raczej w górę. Chodziło o efekt moralny. W istocie tłum pierzchnął w jednej chwili. Z baraku wybiegło kilku żołnierzy ruskich. Skierowałem na nich ogień. Rzucili broń i znikli. Jeszcze padło ku nam kilkanaście oderwanych strzałów od hangarów, bez żadnej zresztą dla nas szkody i wszystko ucichło. Zostaliśmy panami sytuacji.

— Udało się! — zawołał radośnie mój kompan i wyskoczywszy z auta, z brauningiem w ręku począł biec ku zabudowaniom. Za nim pośpieszyli z karabinami sierżant i mały żołnierzyk-przewodnik.

Ja z szoferem zostaliśmy w wozie. Z palcem na cynglu czekałem, by w razie czego zasłonić ich ogniem maszynki.

Po długiej chwili doszedł do mnie krzyk Otockiego:

— Hurra! Uciekli! Nikogo niema! Możesz zleźć już z wozu... Lotnisko nasze!

Podbiegłem więc i ja. Widok, jaki ujrzałem — był to obraz nędzy i rozpaczy. Co za barbarzyńskie, bezmyślne niszczenie! Załamałem ręce.

— Nie martw się, stary, już nasi lotnicy dadzą sobie z tem radę! Grunt, że aparaty naogół ocalały!

W tem od strony drogi ujrzeliśmy biegnącą gromadkę. Byli to nasi, którzy przybyli na odgłos strzałów. Z rozbitych baraków wypełzli jacyś pojedyńczy żołnierze austrjaccy.

— Kto wy? — krzyknęliśmy.

— My stąd, z lotniska! Ukryliśmy się, bo by nas pozabijali!

Z ich pomocą i dzięki oddziałkowi z Lewandówki zorganizowaliśmy pod wodzą sierżanta naszego pierwszą polską straż lotniska. Poczem pędem wróciliśmy ku miastu, już nie zaczepiani po drodze. W międzyczasie bowiem zwycięski atak naszych wyparł ukraińców z pod Dworca głównego.

...I dali sobie radę: Beaurain, Bastyr, Steć, Idzikowski i inni — owi sławą okryci lotnicy lwowscy; było ich nie mało, trudno mi dziś wszystkie glorją wojenną otoczone nazwiska ich wyliczyć. Nietylko zmontowali stare gruchoty austrjackie i latali na nich z zadziwiającą pogardą śmierci i dziwnem naogół szczęściem, ale szybko zabrali się do improwizowanej fabrykacji nowych polskich samolotów. W ciągu walk lwowskich zbudowano ich aż dziewięć! Były to pierwsze polskie samoloty bojowe.

Ich loty nad wrogiemi linjami, niziutko na 50 m. nieraz, wprowadzały śmiertelny strach i zamieszanie w szeregi nieprzyjaciół. Karabinami maszynowemi siali śmierć i zniszczenie w okopach ukraińskich, a warkot ich motorów i groźny cień skrzydeł niecił tam taki popłoch, iż piechocie naszej nie trzeba było wielkiego wysiłku, by wyprzeć wroga ze stanowisk.

Pozatem obkładali bombami ważne objekty nieprzyjacielskie, dworce, magazyny, punkty oporu i nieśli przez przestworza wieści wgłąb Polski o tem, że Lwów jeszcze walczy, że Lwów jeszcze się broni że Lwów wytrwa do końca, póki odsiecz nie przybędzie.

Na jakichże samolotach latali? Pożal się Boże! Żaden cudzoziemski lotnik nie miałby chyba odwagi wzbić się w górę na tych weteranach wojny światowej, pośpiesznie w warsztatach lotniczych wyreperowanych, byle prędzej, byle móc wylecieć pod niebo i walczyć!

Byli oni dumą i ukochaniem całego wojska i wszystkich cywilnych mieszkańców Lwowa.

Zajęcie lotniska, uruchomienie pierwszej eskadry, wzbicie się w górę samolotów z biało-czerwonym kwadratem walnie przyczyniło się do utrzymania przy Rzeczypospolitej kresowego bastjonu. Z tą chwilą bowiem Orlętom lwowskim wyrosły skrzydła. I wzbiły się one pod jesienne niebo listopada, by świadczyć przed Polską i przed całym światem, iż Lwów był, jest i będzie nasz!



Samolot „Zoppel-Steier" gotowy do startu 14 lutego 1919 r. (samolot rozbity, pilot zabity, obserwator ciężko ranny)



Misja amerykańsko-włoska w dn. 10 kwietnia 1919 r. na lotnisku we Lwowie.



Odlot eskadry na Chodorów 10 kwietnia 1919 r.

POWRÓT VON GRONAU'A Z LOTU DOOKOŁA ŚWIATA

Świetny pilot niemiecki Wolfgang von Gronau, mający za sobą trzykrotny przelot z Europy do Ameryki drogą na Islandję, Grenlandję i Labrador, kończy już lot dookoła świata, podjęty w lipcu b. r.

Von Gronau leci na wodnosamolocie Dornier-Wall z dwoma silnikami o sile 750 koni. W locie tym towarzyszą mu pilot zapasowy Gerth von Roth oraz uczestnicy wypraw arktycznych von Gronau'a, radjotelegrafista Fritz Albrecht i mechanik Franz Hack.

Von Gronau rozpoczął swój lot dookoło świata przelotem przez Atlantyk od brzegów europejskich ku amerykańskim. Start nastąpił dn. 22 lipca z miejscowości List na wyspie Sylt.

Pierwsze wodowanie nastąpić miało w Reykjavik, ale wskutek wyczerpania się zapasu benzyny lotnicy musieli osiąść na wodzie w zatoce Seydesfjord, skąd dopiero nazajutrz wystartowali do stolicy Islandji.

Tam jeden dzień odpoczynku i dnia 25 lipca dalszy lot do Ivigtut na Grenlandji, skąd nazajutrz skok ponad Atlantykiem do wybrzeży Labradoru — najniebezpieczniejszy kawałek drogi. Na kwadrans przed północą lotnicy niemieccy są już u brzegów amerykańskich. Atlantyk i przeraźliwie biała, lodowa pustynia została za nimi.

Noc spędzają w nędznej wiosce rybackiej, gdzie odpoczywają po trudach podróży. Ale już następnego dnia o świcie „Dornier-Wall" odlatuje do Montrealu, dn. 29 lipca jest w Ottawie, stolicy Kanady, a nazajutrz woduje na jeziorze Saint Clair u bram miasta Detroit. Wreszcie dn. 2 sierpnia kończy von Gronau pierwszy etap swej podróży powietrznej dookoła świata — w Chicago.

W stolicy stanu Illinois przebywają Niemcy równe trzy tygodnie. Dopiero dn. 23 sierpnia wyruszają w dalszą podróż, poprzez cały kontynent amerykański do Tokio. Mijają Alaskę i dn. 26 sierpnia są już w Dutch Harbour na archipelagu wysp Lisich. Stąd krótki przelot do Kanaga, portu na wyspie Unalaska i wreszcie wodowanie u brzegów wyspy Altu w archipelagu Alentów. Dn. 2 września von Gronau i jego towarzysze docierają do Kakumabetsu, najbardziej na północ wysuniętej miejscowości na archipelagu wysp japońskich.

Dn. 3 września następuje przelot do Nemuvo Hokkaido na wyspie Yeso i wreszcie dn. 4 września von Gronau kończy drugi etap swej podróży przelotem do Tokio.

Po spędzeniu dwu tygodni w stolicy kraju kwitnącej wiśni, lotnicy niemieccy ruszają dn. 17 września dalej. Przelatują przez Japonję, Szanghaj, Hong-Kong skąd 27 września ruszają do Manilli na Filipinach. 29 września von Gronau jest już w Zamboanga na wyspie Mindago a dn. 1 października woduje u brzegów wyspy Borneo. Stąd przelot do Battawji na Jawie i lot do Indji.

Ale w kilka godzin po starcie „Dornier-Walla" radjostacja w Manilli pochwyciła rozpaczliwy sygnał S. O. S. nadany przez von Gronau'a. Lotnik donosił, że musiał wodować z powodu uszkodzenia silnika niedaleko wybrzeży Birmańskich. Na szczęście wodnosamolot osiadł na szlaku okrętowym.

Wkrótce nadeszła druga depesza, o losach von Gronau'a, tym razem nadana z pokładu angielskiego parowca „Karagola" Okręt donosił, że spotkał lotników niemieckich i wziął ich na pokład wraz z samolotem. Dąży obecnie do Rangoon.

Wylądowawszy w Rangoon von Gronau i jego towarzysze wzięli się raźno do pracy. W kilka dni samolot był gotów do dalszej drogi. W tydzień po wypadku dn. 17 października Niemcy znajdowali się już w drodze do Akyab. Dn. 20 października „Dornier-Wall" dociera do Colombo na Ceylonie, a w trzy dni później wyrusza do Mankalove.

Von Gronau zaczyna się już teraz śpieszyć. Zbyt długo trwa ta jego podróż wokół kuli ziemskiej.

Przelatuje Karachi i dn. 29 października osiąga Bassovah a już nazajutrz „Dornier-Wall" siada lekko na falach Tygrysu u bram Bagdadu, miasta z tysiąca i jednej nocy.

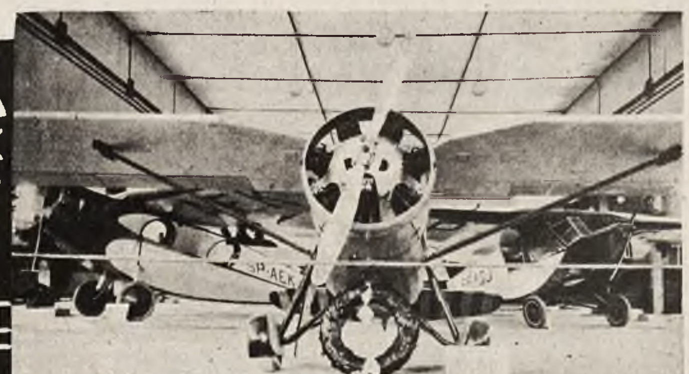
Stąd już jeden skok i Europa. Wodowanie w Atenach a stamtąd lot do Rzymu — wiecznego miasta.

Rajd prawie skończony. Te kilkaset kilometrów, dzielących stolicę słonecznej Italji od Niemiec, nie bierze się już w rachubę. Wspaniały przelot dookoła ziemskiego globu, poprzez trzy części świata i trzy oceany udał się nadspodziewanie dobrze. Wolfgang von Gronau i jego towarzysze zdali chlubnie egzamin, niemniej celująco zdała go i maszyna, zmuszona pracować w rozmaitych warunkach atmosferycznych i klimatycznych.

J. Wielowieyski.



WYSTAWA PAMIĄTEK LOTNICZYCH PO ś.p. F. ŻWIRCE I ś.p. S. WIGURZE



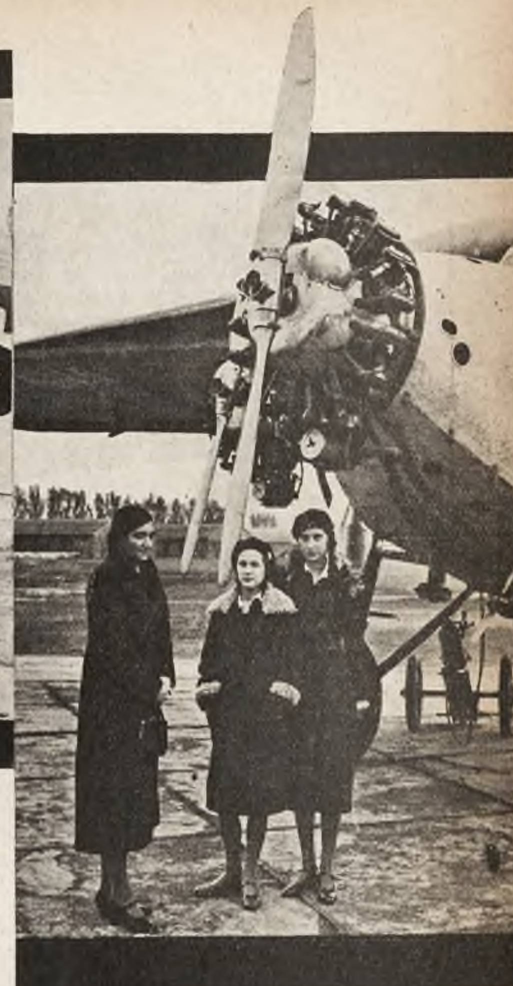




Na lewo: główna nisza z portretami ś. p. por. Żwirki i inż. Wigury. U góry zwycięski samolot R.W.D. 6 z wieńcem laurowym, ofiarowanym ś. p. por. Żwirce. Po środku: zbiór nagród zdobytych w zawodach krajowych i zagranicznych przez por. Żwirkę.

Na lewo u dołu: P. Marszałkowa Piłsudska z córkami, w czasie zwiedzania wystawy, w towarzystwie szefa Dep. Aeronautyki płk. dypl. L. Rayskiego, dyrektora Depart. Lot. Cyw. ppłk. Czesława Filipowicza i dyrektora P.L.L. „Lot" mjr. W. Makowskiego





PIERWSZY LOT PANI MARSZAŁKOWEJ PIŁSUDSKIEJ Z CÓRKAMI

W dn. 25 października p. Marszałkowa Piłsudska wraz z córkami przybyła do cywilnego portu lotniczego, by przejść przez „Chrzest Powietrza“ na pokładzie oficjalnie oczekującego na niezwykłych gości samolotu pasażerskiego P. L. L. „Lot“ — trójsilnikowego Fokkera, noszącego imię „Ewa“.

Projekt urzeczywistnienia tego lotu rzucony został przez p. Marszałkową w przeddzień — w trakcie zwiedzania Wystawy Pamiątek po ś. p. por. Żwirce i inż. Wigurze — ze względu na gorące życzenie córeczek, a zwłaszcza młodszej z nich p-ny Jagódki, która pragnęła oddawna zapoznać się z wrażeniami podróży powietrznej.

Przybyłą na lotnisko p. Marszałkową powitał dyrektor Wydz. Lotnictwa Cyw. ppłk. Filipowicz z mjr. Makowskim — dyrektorem P. L. L. „Lot“.

O godz. 14 m. 5 Fokker „Ewa“ pilotowany przez p. Włodzimierza Klisza uniósł się po krótkim starcie w górę i szybował przez 20 minut ponad Warszawą i jej najbliższemi okolicami.

Na pokładzie samolotu znajdował się radjotelegrafista P. L. L. „Lot“ p. Józef Eljaszow, który pozostawał w kontakcie z radjostacją cyw. portu lotniczego przez cały czas podróży powietrznej p. Marszałkowej i panien Piłsudskich.

Po wylądowaniu — pobladłe nieco ze wzruszenia, lecz żywo rozradowane buzie córek p. Marszałka świadczyły lepiej niż słowa o zadowoleninu, jakie im sprawiło zapoznanie się „osobiste“ z rozkoszami podróży powietrznej. T. K.





Powitanie kpt. Karpińskiego w Warszawie





U góry: Rozentuzjazmowana publiczność niesie na rękach kpt. Karpińskiego, obok budynek portu lotniczego zapełniony publicznością, na przednim planie flagi — turecka i perska.

Jerzy Kossowski

ODWIEDZINY

Kiedy pociąg nad ranem dojeżdżał do Trjestu, Adzieńka była tak strasznie zmordowana, że nawet nie mogła podziwiać widnego zdaleka morza, o którem marzyła wyjeżdżając ze Lwowa. Siedziało biedactwo przy oknie, kiwając się w rytm gnającego pociągu, „jak żyd w sobotę“. Zasypiała co chwila i budziła się znowu, ogarniając sennym wzrokiem tak samo kiwających się oficerów, jadących z urlopu na front. Przedział był pełny dymu z cygar i papierosów, które oficerowie palili w takiej masie, jakby chcieli biedną Adzię uwędzić. Początkowo, jeszcze za Wiedniem, ten i ów, pytał od czasu do czasu, „czy pani pozwoli zapalić“, wkrótce jednak znudziło im się to, i przez całe dwadzieścia cztery godziny smolili papierosiska bez żenady. Adzia ani myślała ich krępować, bo przecież każdy z nich był takim samym oficerem jak Stenek, a przecie wiedziała dobrze, jak Stenkowi było trudno powstrzymać się od palenia. Za dnia radziła sobie w ten sposób, że co chwilę otwierała okno, ale już od wieczora zaniechała wietrzenia przedziału, bo zrobiło się dobrze chłodno.

Jechała już blisko trzy doby, bo wojenny rozkład jazdy nie pozwalał na szybsze połączenie Zakopanego z Trjestem. W Wiedniu musiała czekać siedem godzin, co było strasznie niemiła, gdyż spędziła je na Południowym Dworcu, bojąc się oddalać od stacji i nocować w hotelu. Pozatem trudno jej było porozumieć się po niemiecku, bo jakoś nigdy jej ta niemczyzna nie szła do głowy, a na dworcu kolejowym zawsze znalazł się ktoś, mówiący po polsku. Zmęczona więc była potężnie i ledwie znalazła się w wagonie pociągu odchodzącego z Wiednia, zasnęła i spała parę godzin. Od południa jednak spiekota w wagonie nie pozwalała się spać i pozbawiała ją wszelkich sił. Najchętniej byłaby się położyła, ale przedział był tak przepełniony, że mowy o tem nie było. Na jakiejś stacji wysiadła na chwilę, żeby napić się wody, orzeźwić się i kupić sobie czegoś do zjedzenia, ale pociąg nagle ruszył i Adzia dzięki tylko pomocy jakiegoś Węgra dostała się z powrotem do wagonu. Tak się zlękła, że mogła zostać na tej obcej, górskiej stacyjce, że już do końca podróży postanowiła nie opuszczać wagonu.

Teraz siedziała w kącie wagonu, nie zdając sobie sprawy z tego, że oto już niedaleko kres jej pierwszej, najdłuższej i zupełnie samodzielnej podróży w życiu. Nie wyjeżdżała dotychczas nigdzie dalej, jak z Zakopanego do Krakowa, albo gdzieś, na jakąś wieś poczas wakacyj, i to zawsze w towarzystwie rodziców czy krewnych. Teraz jechała przez zupełnie obce kraje, sama, samiutka, ledwie mogąc się porozumieć z przygodnymi towarzyszami podróży, licząc zaledwie na przypadkową pomoc tego, czy owego grzeczniejszego oficera. Wołała się zresztą nie uciekać do żadnej pomocy, bo obawiała się, że może spotkać się znowu z niedwuznaczną propozycją któregoś z przymusowych synów Marsa, jak to się jej już zdarzyło w pociągu, idącym z Krakowa do Wiednia.

Kiedy pociąg wpadł nareszcie na dworzec Trjesteński, Adzia nie wiedziała, co ma z sobą począć. Miała wprawdzie dokładne instrukcje w liście męża, ale nim znalazła w torebce to drogocenne pismo, już musiała wysiadać. Miała ze sobą wprawdzie tylko jedną walizkę, ale i z nią był kłopot nielada, bo walizka była ciężka, wyładowana wiktuałami i Adzia nie mogła w żaden sposób zdjąć jej z siatki. Nadarmo wołała z okna po niemiecku „Träger“, ale żaden numerowy się nie zjawiał. Wagon opustoszał, a Adzia z oczyma pełnemi łez wołała coraz ciszej i coraz smętniej. Los się jednak nad nią zlitował, bo w chwili, gdy ją już najczarniejsza ogarniała rozpacz, zjawił się austrjacki żandarm, rewidujący wagony, i zaopiekował się nią. Nietylko zdjął walizę z siatki, ale też zaniósł ją sam do komendy dworca i Adzię tam zaprowadził. Tam też zbadano jej dokumenty, zrewidowano przy tem walizę, wyrażając szaloną zazdrość pod adresem męża, dla którego młoda żona wiozła niezbywałe smakołyki, i kazano jej jechać jakimś dziwnym tramwajem, o zębatych kołach, do Opciny. Gruby i brodaty komendant dworca ułatwił Adzi wynajęcie jakiejś dorożki i polecił odstawić ją do owej dziwnej stacji tramwajowej. Dał jej także instrukcję, o jaki pociąg ma się dopytywać w Opcinie i gdzie ma wysiąść, by się dostać do Volcigradu. Pamiętał o wszystkiem, nawet o żartobliwej admonicji, by nie flirtowała z oficerami, zanim nie dojedzie do mężowskiej kwatery, nie pomyślał tylko o tem, że biedactwo Adzieńka, mimo iż miała walizę wyładowaną wiktuałami, nic w ustach nie miała od samego Wiednia.

Gdy tylko znalazła się na stacji zębatej kolejki elektrycznej, idącej z Trjestu na górę do Opciny, zrobiło jej się jakoś tak słabo, jak wówczas, kiedy zemdlała na widok przejechanego przez samochód dziecka. Nogi się pod nią ugięły, przed oczyma poczęły latać czarno-białe płatki i znalazła ledwo tyle przytomności, że oparła się o ścianę stacyjnego budyneczku. Zbladła bardzo i to tak widocznie, że zauważył to żołnierz, któremu komendant dworca kazał ją odprowadzić do kolejki. Żołnierzysko ujął ją mocno pod rękę i gadał coś na pocieszenie, ale Adzia nic nie słyszała i nic nie rozumiała, bo żołnierz pytlował po bośniacku. Już to samo jednak, że wziął ją mocno pod rękę, podziałało na nią tak, że opanowała się i jako-tako przytomna wsiadła do wagonu. Bośniak wniósł za nią walizkę i na pożegnanie poklepał Adzię konfidencjonalnie, życzliwie się uśmiechając, po ramieniu. Kolejka ruszyła, dzwoniąc głośno i Adzia uczuła, że wznosi się wraz z wagonem stromo w górę. Pomyślała w tej chwili, że jest to trochę nieprzyjemne, ale że Stenek podobnego może doznaje uczucia, wznosząc się w powietrze na swym samolocie. Spojrzała z okna w dół i ujrzała pod sobą rozległe miasto, którego domy biegły szerokim łukiem nad morzem. Jedno ramię łuku wrzynało się ostro i daleko w morze, podczas gdy drugie dotykało szczytem koronkowego pałacu, który wyłonił się nagle tuż prawie pod czarnemi skałami, nad jakiemi przebiegał w tej chwili wagon zębatej kolejki. To pewnie Miramare — pomyślała Adzia.

Słońce wybiegło już dosyć wysoko i rzuciło na morskie fale smugę roztopionego złota. Adzia pierwszy raz w życiu widziała żywe morze i nie mogła oderwać oczu.. Czuła się już lepiej, bo rzeźwił ją wiew rannego, morskiego powietrza i mogła zdać sobie sprawę z tego, że to, co widzi, jest piękne. Rozejrzała się teraz po wagonie i spostrzegła, że jedzie w towarzystwie kilku wojskowych. Wszyscy byli młodzi, ale wszyscy mieli twarze tak zmęczone, że robili wrażenie ludzi chorych. Dwóch było zupełnie napewno nietrzeźwych. Gestykulowali szeroko i mówili zbyt głośno, gdyż szum motoru głuszył ich słowa. Z urywków zdań jednak Adzia domyśliła się, że musieli hulać całą noc. Na jednek z dalszych ławek siedział porucznik z odznakami lotnika. Była to dla Adzi radosna niespodzianka. Od tego człowieka mogła oczekiwać pomocy, życzliwej rady a nawet, kto wie — może i dokładnej informacji, gdzie jest teraz Stenek, jak i gdzie go szukać, gdzie mieszka i wogóle wszystko!

Lotnik siedział przy oknie, zapatrzony gdzieś daleko, pogrążony w myślach, nie zwracając najmniejszej uwagi na to, co się dzieje w wagonie. Adzia już chciała wstać i zapytać go, czy nie zna jej męża, Stenka, także lotnika i to nawet zdaje się sławnego lotnika, o którym nieraz pisały gazety i polskie i niemieckie, ale w ostatniej chwili zlękła się, że może ten młody, zadumany oficer nie rozumie po polsku, i że może ona niezbyt dokładnie potrafi porozumieć się z nim po niemiecku. Zdobyła się jednak na odwagę wstała ze swej ławki i podeszła do lotnika. Odchrząknęła i fatalnym akcentem, przekręcając wyrazy, zapytała:

— Przepraszam, czy pan nie zna porucznika Stefana Panjusa?

Oficer patrzył na nią przez chwilę, jakby nie rozumiejąc, o co go pytają, aż nagle zerwał się na równe nogi i zawołał po polsku:

— Panjusa? Jakże?! Znam! Pani pewnie jego żona! — mówił jakby z chłopska, ale jednak dosyć poprawnie. — Ja jestem Niebrój. Porucznik Niebrój. Pani się śmieje, a ja tak się nazywam naprawdę. Ja jestem z Cieszyna. U nas jest dużo Niebrojów. To wielka familja. Ja służę z pani mężem w tej samej eskadrze.

Adzia uradowana wyciągnęła doń obie ręce i z wielkiej radości powtarzała głośno:

— O, mój Boże! O, mój Boże!

— To dobrze, że my się spotkali — mówił dalej Niebrój — bo w Opcinie ma na mnie czekać samochód. Pojedzie pani wygodniej i szybciej. Mamy przed sobą nie dużo, ale zawsze przeszło sześćdziesiąt kilometrów. Ciężarowym samochodem jechałaby pani i dłużej i niewygodnie.

— A komendant dworca w Trjeście mówił mi, żebym jechała pociągiem.

— Et, co tam oni wiedzą! Pociągiem jechałaby pani cały dzień, o ile wogóle jaki pociąg w tym kierunku dzisiaj idzie. Ale niechże pani siada — zorjentował się, że Adzia cały czas rozmawiała z nim stojąc. — Jakże się pani jechało?

Adzia usiadła przy poruczniku i miała najszczerszy zamiar opowiadać szeroko i dokładnie, jak to było z tym wyjazdem, ale z chwilą, gdy uczuła się pod opieką tego lotnika, kiedy zyskała już pewność, że oto jest ktoś, kto ją napewno zawiezie do Stenka, że już nie będzie musiała ani przez chwilę myśleć, gdzie wysiąść, nie będzie musiała drżeć ze strachu, że prześpi jakąś stację, gdzie należy przesiąść, że nie potrzebuje już wołać na numerowych, by zabrali jej ciężką walizę — opuściły ją siły. Zrobiło się jej znowu

słabo i zawirował jej przed oczyma i wagonik zębatej kolejki i piękny widok na morze i Trjest. Niebrój zorjentował się, że żona jego kolegi czuje się bardzo niewyraźnie, ale nie wiedział, że powodem tego jest poprostu zbyt wielkie, bo trzy dni trwające naprężenie nerwów i blisko dwudziestoczterogodzinny post. Pomyślał, że raczej szybkie znoszenie się wagonu tak podziałało na nerwową i wątłą istotę. To też, wachlując ją swą sztywną czapką, pocieszał ją, że za kilka minut będą już na szczycie góry w Opcinie i niemiłe wrażenie, wynikające z szybkiego wznoszenia się w górę, minie.

Adzia zrozumiała w pewnej chwili, że jest głodna. Ta świadomość wróciła jej natychmiast siły. Wciągnęła w płuca dużo powietrza i powiedziała głośno:

— Jestem głodna.

Niebój rzucił się do płaszcza, z którego wyciągnął źle zapakowane bułki z szynką i podał je Andzi niezgrabnie na zmiętym, twardym papierze. Miał przytem jakiś taki uśmiech, jaki miewają starsi ludzie, podając dzieciom przysmaki. Adzia jadła ze smakiem; miażdżenie pożywienia zębami sprawiało jej pełną radość. Bez żenady sięgnęła po drugą bułkę.

— Za chwilkę — powstrzymał ją Niebój. — Nie tak nagle. Dawno pani nie jadła?

— Od Wiednia.

— Więc teraz trzeba się czegoś napić. Potem będzie pani mogła zjeść znowu trochę.

Wstał i z podróżnej torby wyjął niewielki termos.

— Mam tu gorącą herbatę. Niech się pani napije.

Nalał pełny metalowy kubek i podał z podobnym uśmiechem, jak poprzednio.

Teraz Adzia przyszła już zupełnie do siebie. Na twarz wróciły jej rumieńce i niebieskie wielkie oczy patrzyły znowu jasno a nawet radośnie.

— Ładną żonę ma ten Stenek — pomyślał głośno Niebrój.

Adzia spojrzała nań prawie wesoło:

— Ale i ja mam ładnego męża. I dobry jest i mądry i silny i odważny i... kocha mnie bardzo.

Niebrój uśmiechnął się nieco po łobuzersku:

— No, nie wiem, czy bardzo... ale pewnie kocha.

— Pan mi powie może, tak jak prawie każdy, że mój mąż mnie zdradza, że nie jest mnie wart i t. d., ale ja panu nie uwierzę.

— Nic nie powiem — uśmiechnął się znowu lotnik — bo jestem dobrym kolegą i gdybym nawet cokolwiek wiedział, to Stenka nie zdradzę.

Adzia machnęła lekceważąco ręką:

— Nawet gdyby pan mówił, nigdy nie uwierzę. Ja wiem swoje. Takiego drugiego chłopca, jak mój Stenek, niema na świecie!

— Ach, aż na świecie! — droczył się dalej Niebrój. — Już w samej naszej eskadrze jest jeden taki, któremu Stenek nie wart rzemyka u butów zawiązać. Ach, pozna go pani bliżej! Cudo nie chłopak! Sama mi to pani przyzna!

— To pewnie pan sam jest tym ideałem — wydęła nieco pogardliwie policzki Adzia.

— A tak! — roześmiał się w głos porucznik, rad, że rozruszał nieco tę zastraszoną i zmęczoną podróżą, sympatyczną blondyneczkę. I chciał dalej prowadzić rozmowę w tym samym tonie, ale w tej chwili rozległo się w powietrzu charakterystyczne buczenie motoru samolotu.

Adzia zerwała się z siedzenia i poskoczyła do okna. Niebrój otworzył okno i od pierwszego spojrzenia poznał włoskiego olbrzyma.

— To Caproni! — rzekł. — Niech pani uważnie patrzy. Gdzie za nim, czy nad nim zobaczy pani małe bojowe samoloty, które go chronią od ataku austrjackich myśliwskich aparatów.

I rzeczywiście już po niedługiej chwili ujrzała Adzia jeden po drugim, dwa szybko mknące małe, błyszczące w słońcu punkty, które po chwili zniknęły w mlecznej, przedpołudniowej mgle.

— Gdzie one lecą? — zapytała naiwnie.

— Caproni jest obładowany bombami. Może rzuci je na jakie składy pod Trjestem.

— Ale chyba na miasto nie rzuci? — wykrzyknęła ze strachem.

— Jakoś dotąd Włosi nie bombardowali w dzień Trjestu. Raz tylko rzucili kilka bomb w nocy.

— Ależ to straszne! — załamała ręce Adzia. — W nocy! Na śpiące miasto! Na niewinnych ludzi?!

— Wszyscy jesteśmy niewinni... — uśmiechnął się dziwnie Niebrój.

— A czy wy też rzucacie bomby na śpiące miasta?

— Hm... to zależy...

— Od czego?

— Od rozkazu.

Adzia zamilkła i patrzyła na płynący zwolna nad morzem olbrzymi samolot o trzech śmigłach i na ukazujące się co chwila małe aparaty myśliwskie. Nagle dookoła olbrzymiego Caproniego poczęły zakwitać na niebieskiem tle śnieżno białe chmurki, a do uszu Adzi doszły huki eksplozji. Spojrzała na Niebroja z zapytaniem w oczach.

— To austrjacka artylerja przeciwlotnicza ostrzeliwuje tego grubasa — objaśnił lekko porucznik.

— Jezus Marja! Przecież tam są ludzie!

W tem miejscu Niebrój huknął takim śmiechem, że aż podpicie sąsiedzi zwrócili nań uwagę.

— Czegóż pan się śmieje?! — oburzyła się Adzia.

Ale Niebrój nie mógł jej odpowiedzieć. Śmiał się tak, że aż dech tracił. Żyły nabrzmiały mu na karku, ściśniętym kołnierzem, łzy nabiegły do oczu, a całe ciało drgało jak w konwulsjach. Obrażona Adzia odwróciła się od niego i patrzyła nadal w kierunku samolotu. Caproni sunął poważnie po niebieskiej drodze, wprost na owe, coraz gęściej się zjawiające chmurki eksplozji, jakby zupełnie na nie niezważając. W pewnej chwili Adzia zauważyła, że od strony Trjestu pojawiły się dwa małe czarne aparaty. Szły górą, jakby się śpiesząc, jakby o zakład, który z nich wpierw dopadnie nieruchawego olbrzyma. Robiły wrażenie dwóch myśliwskich ogarów, które walą wściekłym pędem na wielkiego, niemrawego, ciężkiego odyńca.

Zdenerwowana Adzia chwyciła ciągle jeszcze zanoszącego się od śmiechu Niebroja za rękaw i pokazała mu nadlatujące samoloty.

— Czy to austrjackie?

— Tak — kiwnął głową lotnik, dysząc resztkami śmiechu.

— Czy oni go zatrzymają? — pytała dalej Adzia.

— Jezus, Marja... niech pani już nie pyta, bo umrę... — jęknął znowu lotnik, wpadając w nowy paroksyzm śmiechu. — Nie... nie... ja się... roz... rozchoruję!

Tym razem Adzia obraziła się naprawdę. Zrozumiała, że zadaje może zbyt naiwne pytania, ale nie widziała powodu aż do takich spazmów śmiechu. Zamilkła więc i patrzyła. Długą chwilę szukała oczyma owych czarnych samolotów, które jakoś zniknęły jej z oczu. Znalazła tylko jeden. Leciał w dalszym ciągu wprost na Caproniego. Nagle tuż nad nim błysnął srebrzyście jakiś punkt i do uszu Adzi doszedł terkot karabinu maszynowego To mały, zwinny Włoch, wyłonił się z przestworzy i zaatakował Austrjaka. Czarny Foker zwinął kozła w dół. Adzia krzyknęła i zasłoniła rękami oczy. Była przekonana, że Włoch zestrzelił Austrjaka. Kiedy jednak odjęła dłonie i spojrzała znowu, zobaczyła, że samolot austrjacki płynie teraz spokojnie, tylko o wiele niżej i już w przeciwnym kierunku. Błyszczący Włoch odlatywał w bok, jakby zawstydzony nieudanym atakiem, i nie zawrócił nawet wtedy, gdy Austrjak zerwał się nagłym łukiem ku górze, jakby miał zamiar znowu wywrócić kozła i począł przecinać drogę Caproniemu.

Adzia zrozumiała. To była walka powietrzna. Uświadomiła sobie, że jej Stenek, jej mąż, jej kochanek, jej miłość, jej wszystko, jej świat! — jest właśnie takim lotnikiem, stającym codzień do takiej właśnie walki. Wiedziała, że jest lotnikiem, że jest na wojnie. Czytała o powietrznych walkach, czytała o zestrzeliwaniu samolotów, bała się nieraz o tego swego najukochańszego chłopaka, tak, nawet bardzo się bała, ale nigdy nie pomyślała, że to takie straszne! Że tak właśnie wygląda powietrzna walka. Że dla postrzelonego lotnika niema żadnego, ale to żadnego ratunku! Ba! Że taka walka może się toczyć nietylko nad ziemią, ale i nad morzem, nad morzem, które dla zwyciężonego staje się grobem; grobem nad którym nikt nie może nawet przyklęknąć, pomodlić się i powiedzieć: oto tu leży mój ukochany...

Zakręciło jej się w głowie od tych myśli. Zasłoniła oczy i usiadła daleko od okna. Nie chciała już patrzeć. Nie miała już sił. Niebrój przestał się śmiać, ale ocierał jeszcze chusteczką resztki spazmatycznych łez. Uspokoił się zupełnie, gdy dostrzegł, że Adzia skuliła się pod ścianą wagonu i najprawdopodobniej płacze. Zrozumiał, że codzienne widowisko dla ludzi frontu jest zbyt wielką emocją dla tego dziecka gór, będącego z przypadku, żoną oficera-lotnika.

Spojrzał w okno. Caproni dopływał już nad Trjestańskie molo, ostrzeliwany gęsto szrapnelami, których chmurki, rozwiewane przez lekki wiatr, znaczyły drogę, jaką przeleciał. Teraz niebo zaroiło się od austrjackich aparatów. Krążyły dookoła Caproniego, zachodziły mu drogę z przodu i z boków, unikając spotkania z myśliwskimi aparatami, które zupełnie jak małe pieski, pilnowały i broniły swego wielkiego pana. Poszczekiwały przy tem, bijąc z karabinów maszynowych w przelatujące tu i tam austrjackie Fokkery. Nagle wielki Caproni zachwiał się i począł ostro zawracać w stronę morza. Jego małe pieski odgryzały się przez chwilę czarnym austrjakom, ale wkońcu zawróciły także. Ale zawróciły tylko po to, by widzieć śmierć swego pana: Caproni najwidoczniej tracił szybkość. Nagle zwinął się, jak postrzelony wilk i runął z ukosa w morze.

W wagonie powstał krzyk. Adzia zerwała się, by spojrzeć przez okno, ale Niebrój chwycił ją jedną ręką wpół, a drugą zasłonił oczy.

— Lepiej nie patrzeć.

I Adzia nie widziała koziołkującego olbrzyma, z którego kadłuba wyskoczyło

czterech ludzi i nie widziała jak ich, i aparat pochłonęło morze.

A wagonik kolejki zębatej wznosił się dalej spokojnie w górę, aż wreszcie zatrzymał się przy jakimś załomie skalnym, by wyrzuciwszy kilku pasażerów, zabrać innych i znowu piąć się, aż do szczytu góry. Tam wysiedli wszyscy w milczeniu, ten i ów skinął głową sąsiadowi i każdy udał się w swoją stronę.

— O, jest nasz samochód! — wskazał z uciechą Niebrój na niewielkiego Fiata, stojącego obok stacyjki.

— A gdzież szofer?

— Pewnie w kantynie.

Wziął lekko walizę Adzi i swój sakwojaż i skierował się ku samochodowi. Wrzucił pakunki do wozu i rozglądając się kręcił mocno korbką przeraźliwie wrzeszczącej syreny. Z budyneczku, w którym mieściło się biuro stacyjne i kantyna, wybiegł smukły żołnierz w furażerce bez daszka i spojrzał ostro w stronę samochodu. Poznał swego oficera i szeroki uśmiech rozlał się na jego spalonej od słońca i wiatru twarzy. W dwóch skokach znalazł się przy wozie i stanął na baczność:

— Pan porucznik przywiózł sobie żonę... — zagadał poufale.

— Głupi jesteś. Ta pani jest żoną porucznika Panjusa.

— Aha! A to się pan porucznik ucieszy.

— No, nie traćmy czasu. Korbuj, siadaj i walimy do Volcigradu.

— Tak jest, panie poruczniku — uśmiechnął się znowu szofer. — Tylko walizę przymocuję w tyle.

— Nie, nie — zaprotestowała Adzia, w strachu, że waliza może spaść, a tam przecie są wiktuały dla Stenka!

— Jedźmy! jedźmy! — naglił Niebrój. — Waliza nie będzie nam zawadzała. Postawimy ją w nogach, albo obok ciebie na przodzie. Jazda!

Szofer usłuchał, walizę przełożył na przednie siedzenie i po chwili ruszyli.

Adzia, nie nawykła do jazdy samochodem, który w Zakopanem był rzadkością, czuła się jakoś dziwnie, ale teraz zwracała więcej uwagi na to, co się działo dookoła niej. Wyjechali z Opciny krętemi uliczkami, wiodącemi wśród rozbitych domów, wymijając setki wozów i maszerujące oddziały żołnierzy. Tuż za miasteczkiem samochód począł opuszczać się serpentyną w dół, a potem, prawie nad morzem, gnał jakiś czas po równinie. Droga nie była nadzwyczajna, ale szofer nie zważał zbytnio na wyboje i jechał z prawdziwie kawalerską fantazją. Na jakimś zakręcie zwolnił i zjechał na drogę gorszą. Teraz zwolnił tempa, gdyż zachodziła obawa, że wywróci, albo połamie resory. Jechali górzystą okolicą, wśród winnic i kukurydzianych pól, wznosząc za sobą olbrzymie tumany białego pytu. Po jakiejś godzinie wjechali w okolicę zniszczoną, noszącą widoczne ślady walk artyleryjskich. Karłowate lasy miały pożółkłe od ekrazytu i połamane wybuchami granatów ściany skrajnych drzew, tu i ówdzie samochód wymijał z trudnością wielkie leje po eksplozjach pocisków. Adzia patrzyła na to wszystko i nie chciała wierzyć oczom. To wszystko razem było straszniejsze, niż mogła sobie wyobrazić. Im bliżej była celu podróży, tem więcej czuła się przygnębiona. Coraz więcej też działał na nią coraz mocniej słyszalny huk — dudnienie grzmiących na froncie dział.

Jechali prawie cały czas w milczeniu, bo i chmury białego pyłu nie pozwalały na swobodną rozmowę. Niebrój patrzył dość obojętnie na znaną sobie okolicę i patrzył tylko z ukosa na zbiedzoną twarz Adzi. Milczenie ciążyło mu jednak jakoś dziwnie i z radością powitał zakręt, za którym boczna droga zbiegała stromo do Volcigradu.

— Już jesteśmy prawie na miejscu! — zawołał z westchnieniem ulgi.

Adzia podniosła na niego swe zmęczone oczy i uśmiechnęła się. Teraz bowiem dopiero ujrzała, że cała twarz Niebroja jest pokryta grubo białym jak puder pyłem. Włosy wyglądały na skroniach jak siwe, a pod oczyma i nozdrzami rysowały się dwie ciemne smugi. Chciała mu coś odpowiedzieć, ale czuła w ustach tyle piasku, że aż zgrzytnęła zębami.

— Ja pewnie także tak wyglądam — pomyślała z żalem.

Samochód zbiegł szybko w dół, zatoczył łuk przed jakimś wielkim domem i zatrzymał się nagle. Szofer wyskoczył i otworzył drzwiczki.

— Wysiadamy — rzekł Niebrój, podając Adzi rękę.

— To już tu? — spytała Adzia, patrząc na jakiś tajemniczy napis na drzwiach domostwa.

— Tak, tu mieści się komenda, kuchnia oficerska i centrala telefoniczna. Tu dostaniemy wszelkie informacje.

— A gdzie mieszka Stenek?

— W górze wsi. Zaraz tam pójdziemy, bo samochodem nie dojedzie.

Wysiedli i weszli do sieni kamiennego domu. Niebrój pchnął jakieś drzwi i puścił Adzię przodem.

— Czy pan major jest? — zapytał po niemiecku siedzącego przy aparatach telefonistę.

— Jest — zerwał się żołnierz. — A pan porucznik już z urlopu?

— Już. Zameldujcie, że przyjechałem z żoną pana porucznika Panjusa.

— Rozkaz. — Telefonista wszedł do sąsiedniej izby i zaraz otworzył szeroko drzwi. — Pan major prosi.

Adzia weszła pierwsza. Za szerokim prostym stołem siedział niski, przysadkowaty major. Podniósł się lekko z krzesła i zagadał złą niemczyzną:

— Proszę, niech pani spocznie Jeszcze tylko jeden telefon... — Odłożył po chwili słuchawkę, obciągnął mundur i wyszedł z za stołu.

— Pozwoli pani, że się przedstawię... Major Haromy, komendant pani męża. Wiem już od niego, że udało się pani otrzymać pozwolenie dowództwa armji na odwiedzenie męża tu, w naszej kwaterze. Bardzo się z tego cieszę... i chciałbym, żeby to trwało jak najdłużej, ale muszę prosić panią o przyrzeczenie, że na pierwsze wezwanie opuści pani natychmiast nasz kochany Volcigrad...

Niebrój stał za plecami Adzi wyprostowany na baczność i czekał, aż major sam przemówi do niego.

— Widzę, że przyjechała pani pod opieką naszego kolegi, porucznika Niebroja... — mówił major dalej. — Jakżeż tam było na urlopie, panie poruczniku — uśmiechnął się podając rękę Niebrojowi.

— Najposłuszniej dziękuje, panie majorze. Urlop był dobry, tylko szkoda, że tak prędko minął — odpłacił się uśmiechem za uśmiech porucznik.

— Czy pan opiekował się panią Panjus przez całą drogę?

— Nie, panie majorze. Tylko od Triestu.

— Długo pani jest w podróży? — zwrócił się znowu major do Adzi.

— Przeszło trzy dni.

— Ach to pani musi być bardzo zmęczona. Może uda się pani odrazu na kwaterę męża i tam pani odpocznie. On powinien lada chwila wrócić.

— A czy wyjechał gdzie? — zaniepokoiła się Adzia.

— Nie wyjechał, tylko poleciał na wywiad. Ale, jak mówię, powinien lada chwila wrócić. Wyleciał o godzinie dziewiątej minut dziesięć, a teraz już prawie pierwsza. Właściwie powinien już tu być.

Adzia zachwiała się.

— Jezus... Marja... poleciał!.. Na wywiad...

— Tak. Ale niechże się pani nie niepokoi. Zaraz zatelefonuję na lotnisko i będziemy wiedzieli, czy już jest, czy może dopiero go widać, albo może sygnalizują go nasze posterunki telefoniczne, obserwujące go z pod frontu...

Niebrój spojrzał na bladą twarz Adzi i podał jej krzesło:

— Niech pani spocznie. Niema czem się niepokoić. On przecie lata tak codziennie i codziennie wraca.

Adzia usiadła i opuściła głowę bez słowa.

— Gdyby pani nie była tak zmęczona, zaproponowałbym pani wycieczkę na lotnisko — mówił major, mając najwidoczniej intencję uspokojenia zdruzgotanej Adzi. — Porucznik Panjus bardzo by się ucieszył, gdyby, wysiadając z maszyny, ujrzał panią na lotnisku.

Adzia zerwała się na równe nogi:

— Ależ jedźmy! Jedźmy! Ja zupełnie nie jestem zmęczona! Wybiegła do sieni, nie oglądając się nawet na majora, który szybko chwycił czapkę i wraz z Niebrojem wyszedł za nią.

Mały Fiat stał jeszcze przed budynkiem. Adzia bez słowa wsiadła, za nią major, a Niebrój umieścił się obok szofera, który już walizę zdołał wnieść do sieni.

— Na lotnisko! — skomenderował major.

Wyjechali wąską drogą poza wieś, dojechali do niewielkiej łąki, na której pod stromą ścianą nagle wyrastającej góry stały płócienne hangary.

— Zaraz tu będzie lądował pani mąż— mówił spokojnym tonem major. — Zobaczy pani, jak on to pięknie robi. Nie wielu lotników ląduje tak pięknie, jak on. Poprostu z gracją!

Kiedy samochód stanął podbiegł doń jakiś młodziutki podoficer i zameldował się majorowi. Po chwili wyszło z hangaru kilku oficerów. Przywitali majora, który przedstawił ich Adzi. Patrzyła na nich swemi wielkiemi, niewinnemi oczyma i starała się uśmiechać, ale jakoś jej to nie szło. Raczej zbierało się jej na płacz.

— Trzeba, żeby któryś z panów zaraz wystartował i zbadał, co tam z naszym Panjusem — rzekł major w pewnej chwili, spojrzawszy na zegarek. — Który z panów dziś jeszcze nie latał?

Oficerowie spojrzeli po sobie i uśmiechnęli się prawie jednocześnie:

— Zdaje się tylko jeden Niebrój... — rzekł najstarszy znich.

— Ja polecę, panie majorze — odezwał się Niebrój. — Proszę mi tylko powiedzieć, jaką trasę miał Panjus.

Niebrój zasalutował i zwrócił się ku hangarowi. Już po kilku minutach wyszedł stamtąd w kombinezonie i hełmie. Żołnierze wytoczyli jedną z lekkich maszyn, mechanik sprawdził motor, obejrzał dokładnie cały samolot i porucznik, niedawny urlopnik, wsiadł w samolot.

Adzia zbliżyła się do samolotu, by Niebrojowi podać rękę, ale nie mogła dosięgnąć. Była za niska. Jeden z żołnierzy

pomógł jej wspiąć się na stopień. Niebrój wyciągnął do niej rękę i usłyszał prawie szept:

— A niech pan uważnie patrzy!

Jeden z mechaników zakręcił śmigło i uskoczył w bok. Żołnierze wyrwali klocki z pod kół i samolot zwolna ruszył, tocząc się lekko po twardym gruncie. U skraju łąki oderwał się od ziemi i wzbił ostro w górę.

Grupa oficerów obserwowała pilnie start. Niebrój zatoczył niewielkie koło nad lotniskiem i ruszył w stronę frontu. Adzia zrobiła w powietrzu krzyż i złożyła ręce jak do modlitwy, a potem odwróciła się od grupy oficerów i weszła do hangaru, z którego przed chwilą wytoczono aparat Niebroja. Tam uklękła pod płócienną ścianą i zakryła twarz dłońmi.

Mijały długie chwile. Lotnicy wypatrywali pilnie przez lornety, czy od włoskiej strony nie nadleci jaki aparat, ale na czystym horyzoncie nie zjawiał się żaden. Jeden z oficerów chciał zajrzeć do hangaru, ale wstrzymał go major. Nie chciał by Adzi przeszkadzano. Rozumiał jak bardzo potrzeba jej samotności.

Po godzinie oficerowie wypatrzyli na horyzoncie aparat Niebroja. Wracał pełnym gazem. Wylądował zgrabnie, zatrzymując samolot tuż przed hangarem. Wyskoczył i meldował majorowi:

— Na całym froncie naszego odcinka nie widać żadnego aparatu. Byłem na drugiej stronie aż nad Santa Croce, gdzie jest włoskie lotnisko. Zrzuciłem tam worek z listem, w którym proszę o wiadomość o Panjusie. Napisałem, że przyjechała jego żona, że proszę w jej imieniu. Artylerja ostrzeliwała mnie szrapnelami, ale sprawdziłem, że worek podnieśli. Myślę, że odpowiedzą, bo napisałem, że pani Panjusowa liczy na rycerskość włoskich lotników.

Niebrój nie spostrzegł, że w chwili, gdy meldował majorowi o wyniku lotu, stanęła za jego plecami Adzia. Odwrócił się dopiero, gdy usłyszał jej głos:

— Dziękuję panu, panie poruczniku. Bardzo się cieszę, że pan wrócił cało. Modliłam się za pana.

Porucznik spojrzał w twarz kobiety, a potem pochylił się i pocałował ją w rękę.

— Myślę — przemówił major — że jeżeli Włosi dadzą jaką odpowiedź, to jednak nie wcześniej, niż jutro rano. Możemy więc śmiało wracać do wsi. Pani odpocznie w kwaterze męża...

— Nie — przerwała mu Adzia. — Jeżeli pan major pozwoli, to poczekam tu do zwroku. Nie będę nikomu zawadzała. Nie mogłabym teraz siedzieć w zamkniętej izbie. — Mówiła to takim jakimś tonem, że Niebrój znowu spojrzał w jej oczy. Zdała mu się w tej chwili o wiele starszą. W przeciągu godziny zniknęła z jej twarzy młodość i świeżość.

I znowu minęła godzina, podczas której Adzia modliła się w hangarze, a oficerowie czekali na łące, uważając, że nie wypada im wracać do wsi bez Adzi. Spoglądali tylko od czasu do czasu w stronę frontu, badając horyzont, czy nie ukaże się gdzieś w dali jaki aparat. Zdenerwowanie ich rosło z minuty na minutę. W pewnej chwili, a było to już pod zachód słońca, zerwali się wszyscy jak na komendę: Usłyszeli daleki huk motoru.

— To samochód! — rzucił jeden z nich.

— Nie! To samolot!

Tak. To był samolot. Samolot włoski.

U wejścia do hangaru stanęła Adzia. Patrzyła tak, jak i inni w górę, ale nie orjentowała się co to za aparat. Mrużyła oczy pod zachodzące słońce, myśląc tylko nad tem, czy wyląduje, czy nie. Gdyby lądował, wtedy mogłaby przypuszczać, że to Stenek.

Ale samolot nie lądował. Zniżył się tylko spiralą nad lotniskiem i nie zważając na to, że przeciwlotnicza artylerja poczęła go ostrzeliwać, rzucił na środek łąk coś, jakby pocisk. Przyzwyczajeni do bomb ludzie padli na ziemię, ale pocisk nie wybuchnął. A tymczasem Włoch zdarł aparat ostro w górę i dawszy znak pozdrowienia ręką, odleciał w kierunku frontu.

Żołnierze poderwali się z ziemi i podbiegli do leżącego na ziemi pocisku. Był to skórzany worek, w którym znajdował się list:

„Do pani Ady Panjus, żony porucznika-lotnika wojsk austrjackich. — Włoscy lotnicy, do których rycerskości Pani apelowała, zawiadamiają Panią, że mąż Jej, Stefan Panjus, zmuszony do lądowania z powodu defektu w motorze, wylądował zdrów i cały po włoskiej stronie. Prosi, by Pani natychmiast wracała do domu. List wyśle przez Czerwony Krzyż".

Na drugi dzień Adzia wracała do Trjestu tą samą drogą, jaką przyjechała. Towarzyszył jej znowu porucznik Niebrój.

Z obrad Ogólnego Programowo-Budżetowego Zgromadzenia L. O. P. P.

w dniu 29-go października 1932 roku



Patrz „Biuletyn Zarządu Głównego L. O. P. P."

KRONIKA MIĘDZYNARODOWA

POLSKA

Wręczenie nagród.

Dn. 27 ub. m. w lokalu Aeroklubu R. P. odbyło się uroczyste rozdanie nagród Wojskowych Zawodów Lotnictwa Myśliwskiego. Zawody te odbyły się w czasie od 16 do 19 ub. m. w dwóch konkurencjach: zespołowej i indywidualnej.

W rozgrywce zespołowej zwyciężyła drużyna 3 p. lot., zdobywając puhar przechodni imienia ś. p. płk. pil. Jasińskiego, ufundowany przez firmę Norblin.

W konkurencji indywidualnej nagrody zdobyli: pierwszą por. pil. Łaguna — 3 p. lotniczy, drugą — por. pil. Kosiński 2 p. lot., trzecią — kpr. pil. Rytzki 4 p. lot., czwartą — por. pil. Grodzicki 4 p. lot., piątą — st. sierż. pil. Balcer 4 p. lot.

Zawody wykazały wysoki stopień wyszkolenia i sprawności zawodników.

Nagrody wręczył zawodnikom w imieniu ministra spraw wojskowych, pierwszy wiceminister gen. Fabrycy.

Na uroczystości byli obecni: szef Dep. Aeronautyki płk. Rayski, prezes rady nadzorczej firmy Norblin, b. min. Janicki, zastępca szefa departamentu ppłk. Karpiński, dowódca I-ej grupy aeronautycznej płk. de Beaunain, dowódcy pułków lotniczych, liczne grono oficerów lotnictwa, delegaci Aeroklubu R. P.

Uroczystość połączona była z herbatką którą podejmował zawodników i gości szef Dep. Aeronautycznego Min. Spraw Wojskowych.

Tablica pamiątkowa.

W gimnazjum im. Jana Zamojskiego została odsłonięta tablica pamiątkowa ku czci ś. p. inż. Stanisława Wigury — byłego wychowanka tego gimnazjum.

Tablicę wmurowano w kaplicy szkolnej, obok tablicy, poświęconej pamięci uczniów, poległych w 1920 r.

Po mszy św. i odsłonięciu tablicy odbyła się akademja, w czasie której przemawiał dyr. gimnazjum H. Lipski, przyjaciel szkolny ś. p. Wigury, p. Kołaczkowski, oarz p. Rogalski, towarzysz pracy zmarłego.

W czasie akademji chór szkolny wykonał szereg pieśni, m. in. hymn narodowy.

Cofnięcie zakazu.

Na wniosek Aeroklubu R. P. szef Departamentu Aeronautyki M. S. Wojsk. cofnął zarządzenie dotyczące zakazu udziału wojskowego zawodowego personelu latającego w krajowych zawodach lotniczych.

Jak wiadomo zarządzenie to wydane było w celu zapobieżenia niewspółmiernej konkurencji ze strony pilotów wojskowych w stosunku do pilotów turystycznych.

Katastrofa lotnicza.

Dn. 8 ub. m. około godz. 18 wydarzyła się katastrofa lotnicza, której tragiczne skutki okrywają nową żałobą polskie lotnictwo sportowe.

Samolot typu P.Z.L. 5 (znak rejestr. F. P. A. F. H.), należący do Aeroklubu Gdańskiego, afiljowanego do A. R. P. i pilotowany przez prezesa tegoż klubu, p. Drygasa, stracił szybkość w okolicach stacji kolejowej Kotomierz (na linji Bydgoszcz — Gdynia), skutkiem czego runął na ziemię.

Śmierć ponieśli na miejscu pilot Drygas, oraz towarzysząca mu pasażerka Urbaniakówna.

Termin rozpatrzenia protestu Polski.

Komisja Sportowa Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej (FAI) powzięła decyzję zwołania na dzień 21 listopada b. r. Międzynarodowego Odwoławczego Trybunału Sportowego dla rozstrzygnięcia protestu złożonego przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie orzeczenia Jury Międzynarodowego Meetingu w Zurychu.

Jak wiadomo, w meetingu tym w Locie Alpejskim sklasyfikowano naszego świetnego zawodnika kpt. Bajana na 2-iem miejscu i przeciwko tej decyzji Jury Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej odwołał się do Międzynarodowej Federacji Aeronautycznej.

AUSTRJA

Looping na „Austrji II".

Znany propagator lotu bezsilnikowego Robert Kronfeld, urządził 2 października w Wiedniu pokaz lotniczy, któremu przyglądało się około 25.000 widzów.

Na aparacie „Austrja II" udało mu się dokonać na wysokości 800 m. po raz pierwszy looping'u. Zawodom przyglądał się również francuski minister lotnictwa Painleve.

AMERYKA

Konferencja trzech lotników transoceanicznych.

Lotnik angielski Mollyson, który dokonał przelotu z Anglji do Ameryki, wystartował — jak to już donosiliśmy — z Nowego Jorku, celem udania się do Anglji. Mgła zatrzymała go w miejscowości St. John w prowincji Nowy Brunświk (Kanada). Stamtąd odleci Mollyson do Anglji. Samolot jego jest gotowy do lotu, przyczem lotnik Mollyson zabiera ze sobą tylko rodzynki, czekoladę z ryżem i wódkę...

Przed odlotem Mollysona z Nowego Jorku odbyła się konferencja trzech znakomitych lotników, a mianowicie płk. Lindbergha, Mollysona i miss Earhart.

Na konferencji tej zastanawiano się nad przyszłością przelotów oceanicznych i wymieniano spostrzeżenia ze swoich doświad lotniczych. W najbliższej przyszłości ma być urządzona w Londynie wielka konferencja lotników i meteorologów.

Według zdania trzech lotników najlepsze warunki bezpieczeństwa do przelotów oceanicznych dają samoloty o kilku motorach, dalej aeroplany amfibje, wyposażone w stację radjową, a wreszcie dokładne oznaczenie przez stacje meteorologiczne angielskie i amerykańskie warunków pogody.

Druga „latająca rodzina" wystartowała do lotu.

Przykład amerykanina płk. Hutchinsona, który — jak wiadomo — wyruszył do lotu z Ameryki do Londynu wraz ze swą żoną i dwiema córeczkami, na pokładzie „Latającej Rodziny", znalazł naśladowcę. Bo oto druga „latająca rodzina", tym razem francuska, wyruszyła z Paryża, aby przedsięwziąć lot do Afryki.

Hr. de Sibour, znany pilot-amator, który dokonał swego czasu śmiałej podróży powietrznej na trasie Paryż — Pekin i z powrotem, wystartował obecnie z lotniska Orly wraz ze swą żoną, synem i mechanikiem.

Pilot Sibour, który początkowo zamierzał lecieć nad Europą środkową, pragnie obecnie dostać się drogą powietrzną do swych posiadłości w Sudaniei w Abisynji. Trasa „latającej rodziny" prowadzi przez Hiszpanję, Afrykę północną, wybrzeże trypolitańskie i dolinę Nilu. Po półtoramiesięcznym pobycie w swych posiadłościach sudańskich hr. de Sibour wraz ze swą rodziną powróci do Francji wzdłuż zachodniego wybrzeża Afryki. Hr. de Sibour pragnie swym lotem dowieść użyteczności awiacji, jako nowoczesnego środka lokomocji dla całych rodzin.

FRANCJA

Nowe rekordy szybkościowe Lemoine'a na trasie 500 km.

Francuskiemu pilotowi Lemoine udało się dn. 16 września 1932 r. przelecieć na samolocie Potez 50 A2 (silnik Gnome et Rhone K-14 „Mistral Major" 700 KM) wykreśloną trasę 500 km. Villacoublay — Angers — Villacoublay przy obciążeniu użytkowem 1000 kg. w czasie 1 godziny 41 minut i 58 dwie piąte sekudy, osiągnawszy przeciętną szybkość 294,194 km./godz.

Wyczynem tym Lemoine polepszył następujące międzynarodowe rekordy dla samolotów lądowych klasy C:

1. Rekord szybkości na trasie 500 km. z obciążeniem użytkowem 1000 kg., będący w posiadaniu amerykanina Schoenhair'a, ustanowiony dnia 20 lutego 1930 r. na samolocie Lockheed „Vega" (silnik „Wasp" 425 KM) z szybkością przeciętną 270.800 km./godz.

2. Rekord szybkości na trasie 500 km. z obciążeniem użytkowem 500 kg., należący do czecha Kalla i ustanowiony na samolocie Letov S-516 (silnik Isotta „Asso"

800 KM) w dniu 12 października 1930 r.; przeciętna szybkość 276.375 km./godz.

3. Rekord szybkości na trasie 100 km. z obciążeniem użytkowem 1000 kg., należący do amerykanina Schoenhair'a i ustanowiony dnia 20 lutego 1930 r. na samolocie Lockheed „Vega" (silnik „Wasp" 425 KM); przeciętna szybkość 283.250 km./g.

Nowy rekord wysokości lotu Signerin'a.

W dniu 21 września francuski pilot Signerin osiągnął na samolocie Breguet 19 (silnik Gnome et Rhone K-14 „Mistral Major" 700 KM) z obciążeniem użytkowem 500 kg. (ciężar przy starcie 1600 kg.) wysokość 10.800 m, w 45 minut.

Dnia 23 września Signerin wystartował ponownie z lotniska Villacoublay do lotu na wysokość przy obciążeniu użytkowem 1000 kg. i osiągnął wysokość 9400 m.

Tymi dwoma wyczynami zostały pobite następujące międzynarodowe rekordy dla samolotów lądowych klasy C:

1. rekord wysokości lotu z obciążeniem użytkowem 500 kg., będący od dnia 23 sierpnia 1929 r. w posiadaniu francuza Burtin'a, który na samolocie Breguet 19 A2 (silnik Farman-Rateau 500 KM) osiągnął wysokość 9374 m.

2. Rekord wysokości lotu z obciążeniem użytkowem 1000 kg., należący od dnia 26 września 1929 r. również do francuskiego pilota Burtin'a, któremu na samolocie Breguet 19 A2 (silnik Farman-Rateau 500 KM) udało się osiągnąć wysokość 8089 m.

JAPONJA

Zjazd członków Tow. Turystycznych.

Japońskie Towarzystwo Turystyczne organizuje w styczniu 1933 r. zjazd swych członków z Japonji, z Chosen oraz z Chin i w związku z tym zjazdem urządza wystawę przedmiotów i rzeczy, mających jakikolwiek związek z podróżowaniem zagranicą.

Celem urozmaicenia wystawy zwiedzającym będą wydawane kolekcje etykietek bagażowych, wydawanych przez poszczególne towarzystwa lotnicze-komunikacyjne, co wybitnie przyczyni się do spopularyzowania podróży lotniczych.

Japońskie Tow. Turystyczne prosi zainteresowane czynniki w Polsce o przysłanie po 300 etykietek każdego rodzaju, używanych przez Polskie Linje Lotnicze i przewozowe, celem włączenia ich do wymienionych wyżej kolekcyj.

NIEMCY

Zawody Niemieckiego Związku Lotniczego.

Niemiecki „Luftfahrt-Verband" urządził w czasie od 11 września do 2 października 1932 r. szereg zawodów dla samolotów sportowych, w których brało udział 100 samolotów i 1500 lotników sportowych. Zawody rozpoczęły się organizowanym co roku przez DLV. „lotem bezpieczeństwa", otwartym dla niemieckich pilotów amatorów, poczem w kolejnym porządku następowały: „zlot gwiaździsty Dela" do Berlina, będący niejako otwarciem wystawy sportu lotniczego w Niemczech lotami, połączonemi z zrzucaniem w określonych miejscach worków pocztowych, „wyścigiem" eliminacyjnym na trasie Poczdam — Staaken, oraz „wyścigiem na przełaj" ze startem i finiszem w Tempelhofie.

Na zakończenie zawodów w dniu 2 października dano pokaz o wybitnie militarnym charakterze, urządzono mianowicie na lotnisku w Tempelhofie upozorowany atak lotniczy na objekt przemysłowy, który miał unaocznić mieszkańcom Berlina, jak przy braku jakiejkolwiek obrony przeciwlotniczej atakujące formacje lotnicze mogą z łatwością przeprowadzić nalot z bardzo małej wysokości i przewidziany jako cel objekt zarzucić bombami z nadzwyczajną celnością, wobec czego „pozbawione sił powietrznych Niemcy, okrążone przez doskonale uzbrojone narody, znajdują się w stałem niebezpieczeństwie".

Start próbnej rakiety.

Dn. 23 października przed południem odbył się start próbnej rakiety, pomysłu konstruktora Tilinga.

Po osiągnięciu przez rakietę 800 mtr. wysokości rozwinęły się skrzydełka, przy pomocy których cały aparat opuścił się spiralnie na ziemię, opadając w odległości 400 m. od miejsca startu.

Rakieta, ważąca 6 kg. wystrzelona została przy pomocy ładunku procu strzelniczego, przyczem czas zapału trwał 10 sekund.

Tilling zamierza skonstruować rakietę na odległość. W razie uzyskania zezwolenia władz, odbyć się ma start rakiety 3-metrowej wysokości, której skrzydełka mają rozpiętość 4 metry. Rakieta ta wystrzelona pełnym ładunkiem prochu, osiągnąć ma wysokość 7000 metrów i zdolna jest wykonać drogę 20 do 40 km. od miejsca startu.

WATYKAN

Organizowanie lotnictwa.

Ojciec święty nosi się z myślą ufundowania floty powietrznej dla misjonarzy, pracujących w krajach, dotkniętych klęską wojny, głodu, czy epidemji.

50 samolotów, obsługiwanych przez pilotów w habitach, dostarczałoby żywność rozwoziło lekarzy, sanitarjuszki i lekarstwa.

W czasach normalnych aeroplany byłyby środkiem komunikacyjnym dla kaznodziejów, śpieszących ze słowem Bożem w odludne okolice, lub wiozących instrukcje dla dalekich placówek misyjnych.

Na kongresie wszechświatowym misyj katolickich, który odbędzie się w Rzymie, papież zamierza opublikować powyższe projekty i wezwać do zbierania składek.

POKAZ „POTEZ 50"

W końcu ubiegłego miesiąca przybył do Warszawy znany francuski pilot p. Duroyon na jednym z najnowszych typów francuskiego płatowca wywiadowczego „Potez 50".

Samolot wyposażony w najnowsze udogodnienia techniki lotniczej, posiada silnik „K. 14" — ostatni wytwór fabryki „Gnome-Rhone".

Silnik ten kształtu gwiaździstego, składa się z 14 cylindrów, ustawionych w 2-ch mijających się rzędach. Osobliwością „K. 14" jest bardzo szeroki pierścień opływowy, zwiększający ogólną szybkość płatowca o 25 km. na godzinę oraz trójramienne metalowe śmigło „Gnome-Rhone" o zmiennym skoku. Motor daje przy pełnym obrotach moc 680 KM.

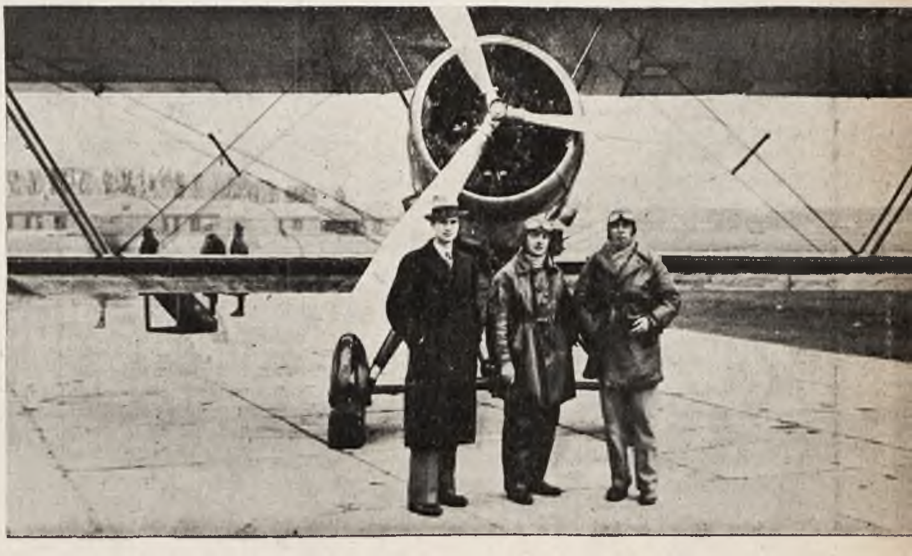
W dn. 25 października p. Duroyon zademonstrował „Poteza 50" w locie przed szefem Dep. Aeronautyki płk. dypl. Rayskim, płk. inż. Abczyńskim, ppłk. Filipowiczem i innymi przedstawicielami sfer lotniczych.

W szeregu interesujących ewolucyj ciekawy był m. in. bardzo krótki start oraz wykazanie maksymalnej (do 310 km./g.) i minimalnej (80 km./g.) szybkości lotu. Nadmienić należy, iż „Potez 50" brał czynny udział w Międzynarodowym Meetingu Lotniczym, jaki odbył się w końcu lipca b. r. w Zurychu.

Pilotowany również przez p. Duroyon z obserwatorem Lemoine, zdobył on wówczas drugie miejsce w ciekawym i trudnym konkursie „Międzynarodowy przelot nad Alpami dla samolotów wojskowych". Lot ten polegał na przebyciu w możliwie najkrótszym czasie trasy na trójkącie: Zurych — Bellinzona — Zurych długości 367 km.

Pierwsze miejsce w konkursie tym w kategorji samolotów dwumiejscowych zdobył belg — kpt. Vanderlinden na płatowcu „Frairey-Frose". Czas jego był tylko o 2 minuty i 13 sekund lepszy od czasu pilotu Duroyon.

T. K.



LOTNICTWO—GAZ—SPOŁECZEŃSTWO

W Polsce ruch społeczny przedstawia wielkie wartości nietylko na terenie prac humanitarnych, oświatowych, ale i państwowych. Dowodem niezaprzeczonej zdolności organizacyjnej narodu jest kolos społeczny, jaki powstał w ciągu dziesięciu lat: Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

W niemieckim miesięczniku „Luftschütz", wydawanym w Poczdamie pod redakcją gen. leutnanta Grimma, pojawił się długi (10 szpalt) artykuł o organizacji i działalności Ligi. Oto kilka charakterystycznych zdań:

„Pełna wszechstronnych wyników działalność polskiej Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej jest wspaniałym przykładem tego, że na polu obrony powietrznej i przeciwgazowej ludności cywilnej organizacja czysto społeczna może nadzwyczajnych rzeczy dokonać. Liga pracuje zupełnie niezależnie od państwa. Władze państwowe nie wywierały dotychczas żadnego wpływu na prace Ligi — jest to głównie zasługą Marszałka Piłsudskiego, który ważność obrony Ojczyzny przeciwko napadom lotniczym ostrym wzrokiem rozpoznał i uwolnił Ligę od więzów państwowych form biurokratycznych i ciasnej drobiazgowości; w każdym razie rząd w żadnym wypadku nie hamował działalności Ligi, co jest rzeczą najistotniejszą, ale ją ze zrozumieniem popierał. Działalność L. O. P. P. jest w Polsce przełomową (bahnbrechend). Dzięki tej działalności zaszedł tutaj wypadek, że Liga wzięła całą inicjatywę w swoje ręce, a doświadczenia przez nią zebrane spożytkowała dla siebie armja. W pracach przy zbieraniu funduszów Ligi odznaczyły się wybitnie kobiety polskie. Liga posiada własną Sekcję Kobiecą. Sekcja Kobieca urządza szereg kursów dla pań i dziewcząt, które po przejściu przeszkolenia stanowią kadry instruktorek dla dalszego szkolenia kobiecego. Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej buduje na Żoliborzu Cywilną Szkołę Obrony Przeciwgazowej, fundamenty są położone, a corocznie dobudowuje się jedno piętro. Szkoła ta będzie służyła wyłącznie dla ludności cywilnej i będzie wyposażona w większą ilość pracowni i sal szkolnych".

To co piszą Niemcy o naszym ruchu przeciwlotniczo-gazowym, a jeszcze bardziej to, co sami na terenie swego kraju jako społeczeństwo cywilne robią w tej dziedzinie — może stworzyć nam jasny obraz celowości i konieczności popierania ze wszystkich sił tej pracy u nas.

Rozbudzenie uświadomienia społecznego w tym kierunku jest może trudniejsze niżby się zdawało, trudniejsze ze względu na utarte przekonanie, że sprawy obrony kraju prowadzić powinien wyłącznie rząd i wojsko i że tylko rząd i wojsko są obowiązane dawać gwarancję bezpieczeństwa nam wszystkim. Jest w tem duża doza słuszności, i jeśli chodzi o bezpieczeństwo granic państwa, taktykę wojenną, siły nasze są wystarczające i nie bez podstaw jest nasza wiara w jego bohaterstwo i rozum fachowy. Niestety, z chwilą kiedy lotnictwo zajmuje coraz wybitniejsze miejsce w świecie, kiedy opanowuje przestrzeń i czas, za nasze życie w razie niespodziewanych ataków odpowiadać musimy sami, nietylko u nas w Polsce, ale we wszystkich państwach świata; musimy zrozumieć, że od nas — od społeczeństwa cywilnego — zależeć będzie nietylko może zachowanie ładu i zachowanie życia w razie ataków, ale może nawet zależeć będzie utrwalenie idei pokoju przez umiejętne, pokierowane przez władze fachowe, zorganizowanie obrony.

Z zazdrością myślę o Ameryce, gdzie ludzie tak wiele mają zdolności, rozmachu, a przedewszystkiem pieniędzy na wszelkie reklamy i propagandę — myślę jednak, że nasza idea propagandowa w kierunku poruszenia wszystkich, nie wyłączając kobiet, a może kobiet przedewszystkiem, nie będzie bezskuteczna, gdy nie rozwinie coprawda wielkich papierowych plakatów po wszystkich zakątkach kraju, ale popłynie głębokim nurtem miłości ojczyzny z serc do serc.

W „Magdeburgische Zeitung" Nr. 446 jest zamieszczone ciekawe sprawozdanie z działalności kobiecej na terenie miasta. Panna Kreuzer, przewodnicząca Niemieckiej Ligi Pracy Kobiet podniosła sprawę konieczności udziału kobiecego w zainteresowaniu i współpracy z przeciwlotniczo gazową obroną państwa. Panna Kreuzer punkt ciężkości pracy przygotowawczej opiera na szkoleniu kobiet ze wszystkich sfer społecznych — przyczem zaznacza, że praca ta musi szeroko przekraczać ramy stowarzyszenia i objąć całość społeczeństwa. P. Kreuzer na otwarcie kursu dla kobiet zaprosiła przedstawicieli wszystkich władz, kierowników szkół powszechnych, średnich, niższych i zawodowych, wszystkie męskie związki i organizacje, 46 związków kobiecych, partje polityczne, szpitale i kolumny sanitarne, związki lokatorów, związek właścicieli domów i realności, prezydenta policji prosiła p. Kreuzer o poparcie akcji przez policję.

Zaabsorbowanie władz różnemi zadaniami o. p. l. g. wymaga jednak i pracy pomocniczej kobiet, które jako wypróbowane współpracowniczki mężczyzny, będą działały na terenach własnych domów oraz umiejętnie i szybko w razie potrzeby przygotowania schronów dla starców i dzieci. W Niemczech panuje w tym kierunku nastrój wielkiej ofiarności i wyrobienia społecznego. Niemiecka o. p. l. kobiet dąży do zjednoczenia wszystkich organizacyj kobiecych, które mimo różnic politycznych zejdą się wszystkie w pracy o. p. l. służenia ojczyźnie.

Rozpoczęta tak niedawno nasza akcja kobieca w kierunku zespolenia się w L. O. P. P. dąży również do zjednoczenia wszystkich kobiet w uświadomione szeregi o. p. l. g. W pracy tej apelujemy do wszystkich Komitetów i Kół L. O. P. P. o pomoc. Nie chcemy zorganizowanym placówkom przeszkadzać, przeciwnie — chcemy dołączyć do nich nasz trud i chcemy, aby zrozumiały, że czujemy się jedną solidarną współpracującą rodziną.

Każdy złożony grosz waży wiele w rozwoju akcji, a społeczeństwo dające swe grosze z własnej świadomej woli dla sprawy związanej z ideą, która łączy w sobie rozrost techniki i nauki, pierwiastki humanitarne, społeczne i państwowe — jest niezaprzeczenie społeczeństwem dojrzałem.

BARBARA WODZIŃSKA
Przewodnicząca Sekcji Organizacyjnej
Koła Pań L. O. P. P.

OĆMISKARBY

Konkurs na odpowiednią nazwę dla takiego, który pali papierosy nielegalnie fabrykowane, przyniósł bukiet nazw, piętnujących mocno, lub dowcipnie smagających. Wszystkie nomenklatury jednak zapomniały o jednem, najważniejszem może, a mianowicie, że nietylko palacz taki jest „oćmiskarbem", że jest „ćmiszują. palinicponiem" w stosunku do swego Państwa — on jest przedewszystkiem „samotrutkiem", „kopcibrudem", „kradzibakcylem" — wogóle istotą lekkomyślnie narażającą swoje zdrowie dla „żadnego" celu. Bo jakiś cel mu przyświeca? Ani szczególna taniość nielegalnego papierosa, ani szczególny gatunek. Chodzi o odrobinkę snobizmu czasami, że papieros z rąk tajemniczych nabyty ma swoisty kształt, ma swoisty kolor, że jest odrębny, wyróżniający się od wyrobów monopolowych, a pozatem tylko i jedynie urok owocu zakazanego, albo i to najczęstsze, zupełna bezmyślność. Przynosi do biura, czy do kawiarni, czy do cukierni taki pokątny „fabrykant" papierosy i zaleca ich oryginalność, odmienność, doskonalość — sięgamy po nie, nie zastanawiając się dlaczego?

Spróbujmy się zastanowić.

Jednego możemy być pewni, tego mianowicie, że papierosy takie, nielegalne, bezimienne, nie pochodzą z porządnej fabryki, gdzie wedle najnowszych metod technicznych i higjenicznych papierosy są produkowane. Fabryka, nie mogąc być jawną, staje się fabryczną tajną, a jak wygląda podobna tajna fabryczka? Przeważnie nora. Pośrodku jej stół, z warstwą brudu, nigdy nieskrobaną — na stole olbrzymi stóg tytoniu i barwione trującym barwikiem gilzy, zaś dokoła stołu liczna rodzina, śpiesznie napychająca i obcinająca papierosy. Ręce aż lepkie od brudu, chwytają raz po raz za ustnik, zawsze tylko za ustnik, bo technicznie nie da się napchanie inaczej uskutecznić — ledwo napychający odłoży gilzę, chwytają ją inne ręce, również nieumyte i zrównują tytoń, przypalając koniec papierosa do czarnej od koptu i sadzy lampki naftowej. Zważmy, że ci ludzie, których dochód zależy od ilości sfabrykowanego towaru, nie mają nawet czasu odejść, aby się cokolwiek pożywić, więc poprostu w trakcie roboty, na chybcika, sięgają po bułkę ze śledziem, czy smalcem gęsim — nadgryzają kęsek, palcami wycierają zatłuszczone usta i dalej kręcą swoje gilzy w palcach, o ile możliwe jeszcze brudniejszych i tłuściejszych.

Nosa też niema czasu utrzeć w fartuch, czy rękaw (chusteczka jest tam pojęciem nierealnem!) słowem: gdyby któryś ze snobów, ze smakoszy, z elegantek, dobierających takie papierosy „do koloru szat" — choć raz jeden przyjrzał się fabrykacji nielegalnych papierosów, napewnoby z odrazą odrzucił samą myśl dotknięcia się owych okropności. Tymczasem nietylko się je dotyka ręką, ale bierze do ust — gilzę, która była kilkakrotnie obracana, gnieciona palcami lepkiemi od brudu, potu i tłuszczu! Ustnik, na którym miljon bakcyli! *R. R.*



SCHRONY PRZECIWGAZOWE

Od czasu do czasu jest poruszany problem obrony zbiorowej, lecz stale dotyczy on prawie jednych i tych samych zagadnień, powiedziałbym ściślej fragmentów tej obrony. Najmniej jednak dotychczas była omawianą niezmiernie ważna i wprost paląca sprawa schronów przeciwgazowych.

Wielkiem niebezpieczeństwem dla tej kwestji jest jej szablonowe traktowanie, mówi się bowiem w tej sprawie dwojako, bądź to z punktu widzenia schronów przeciwlotniczo-gazowych, bądź też z punktu widzenia przysposobionych piwnic. Ilebyśmy nie wzięli do ręki broszur czy artykułów w tej kwestji, wszędzie przeważnie występuje ta „zbawienna" piwnica, która się stała niemal już niezawodnym symbolem skutecznej obrony zbiorowej.

Zastanówmy się jednakże, czy tak jest w istocie. Nie mam zamiaru wypowiadać tu żadnych rewelacyj, pragnę jeno zwrócić uwagę Sz. Czytelników i Kolegów na parę kwestyj: po pierwsze, czy istotnie w Polsce posiadamy tak jednolity charakter budownictwa, żebyśmy mogli ryczałtowo traktować te rzeczy? Po drugie, czy wszystkie piwnice odpowiadają wymaganiom przystosowania ich na schrony? Po trzecie, czy w każdym domu możemy z piwnicy wykonać schron przeciwgazowy? Po czwarte, co zrobić w tych domach, gdzie wogóle piwnic niema?

Jest jeszcze cały szereg spraw, które pozwoliłyby mi na postawienie całej litanji zapytań, nie to jednakże jest moim celem. Narazie przeto wystarczą te pytania. Postaram się je naprzód umotywować.

Polska dzisiejsza złożona z trzech zaborów ma na swoim terenie trzy rodzaje budownictwa miejskiego i wiejskiego (a może i więcej) — trzy sposoby, przed wojną mniej lub więcej rygorystycznie regulowane policyjnemi ustawami budowlanemi.

Porządek pod względem budowlanym istniał jedynie w zaborach pruskim i austrjackim, natomiast w rosyjskim każdy budował tak, jak chciał.

Ten „bałagan" budowlany fatalnie się odbił na wyglądzie kulturalnym naszych osiedli, szczególnej mniejszych miast i miasteczek.

Mamy dzięki temu różne typy budowli, wykonanych z różnych materjałów. Logicznie więc biorąc, nie można kwestji traktować ryczałtowo.

Drugie pytanie, czy wszystkie piwnice w naszych domach odpowiadają wymaganiom przygotowania ich na schrony— tu każdy chyba przyzna mi rację, że jest szereg piwnic, które na tę nazwę zupełnie nie zasługują, owszem są to czasem nory ciemne i zatęchłe, czasami wilgotne i nieszczelne, wreszcie nieraz są one murowanemi sadzawkami, do których spływa woda zaskórna. Pytam więc, czy w takich piwnicach też będziemy robili schrony?

Podstawową zasadą schronu piwnicznego są dwa wejścia; czy wiele posiadamy piwnic z dwoma różnemi wejściami?

Przechodząc do trzeciego pytania, pozwolę sobie odpowiedzieć krótko, że są przecież domy drewniane; czy pod temi też możemy robić schrony w piwnicach — chyba nie, choćby ze względu na niebezpieczeństwo pożarowe i przenikliwość stropu piwnicznego.

Pozatem należy przyjąć pod uwagę, że przy dzisiejszym głodzie mieszkaniowym (w dużych miastach), gdzie gnieździ się w mieszkaniach masa sublokatorów, piwnice nie wystarczą na takie ilości ludzi. Powiemy na to, że w czasie wojny nastąpi odpływ ludności z miast dzięki ewakuacji, może — nie wiem, jednakże zwykle w czasie wojen obserwuje się zjawisko odwrotne w miastach zdala od frontu

Wreszcie przechodzę do kwestji zasadniczej; mówi się o piwnicach, przyjmijmy je więc jako miejsca na schrony, lecz przecież dotychczas nie posiadamy żadnego technicznego, fachowego pouczenia. dostępnego dla wszystkich, jak to piwnicę na schron przysposobić, co w niej należy umieścić, jakim materjałem ją uszczelnić, jak i czem wentylować, jak i czem pod względem szczelności zabezpieczyć, jak drzwi zbudować i uszczelnić i t. p.

Odczuwa się tutaj palący brak jasnej, prostej wyczerpującej instrukcji z rysunkami detalów, z ilustracjami urządzeń oraz ich dokładnym opisem w tekście.

Taka instrukcja powinna obejmować opracowany szczegółowo opis przysposobienia schronu przeciwgazowego z piwnicy, z pokoju i klatki schodowej.

Życie bowiem wytworzy sytuacje, że zajdzie niezbędna konieczność urządzenia schronu w salach, pokojach, w szpitalach, więzieniach, szkołach, biurach i t. p.

Otwiera się tu bardzo wdzięczne pole do pracy dla fachowców z tego działu obrony.

Niemniejszą, sądzę, należałoby zwrócić uwagę na opracowanie planu i opisu budowy schronu przeciwgazowego ziemnego systemem polowym. Ten będzie miał bodaj największe zastosowanie w osiedlach fabrycznych, w miasteczkach, a nawet i w większych miastach w wypadku zburzenia na skutek bombardowania nieraz całych dzielnic.

Opracowanie tych wytycznych jest palącą koniecznością — ludność zrzeszona w L. O. P. P. stale się tego domaga, kierownicy przedsiębiorstw przemysłowych żądają wskazówek, a tu niestety dać ich nie można, gdyż typu ogólnie opracowanego ze szczegółami dotychczas nie posiadamy.

Jak kwestja ta jest ważną i w innych krajach i jak z całą sumiennością traktowana, niech posłużą przykłady. W Niemczech spotyka się wiele na ten temat ciekawych artykułów w „Die Gasmaske", „Luftschutz und Gasschutz" oraz w wielu podręcznikach i dziełach. W roku 1932 ukazał się niezmiernie ciekawy artykuł na temat schronów w piwnicach w „Luftschutznachrichten" Nr. 3 z marca 1932 r. p. t. „Rozwój problemu o. p. gaz. w piwnicach", pióra lekarza gen. w st. sp. dr. Blau'a.

W Sowietach mówią o tych zagadnieniach , podają dość oryginalne pomysły: : Fiszman w „Wojennochimiczeskoje dieło", oraz w „Wozduszno chimiczeskaja oborona tyła", dalej w „Zaszczyta żiłych zdanij ot wozduszno-chimiczeskich napadienij", prof. A. W. Sapożnikow w „Chimiczeskije śriedstwa napadienja i chimiczeskaja zaszczyta".

W Italji w „Istruzione sulla difesa contro gli aggressivi chimici" wydana przez Min. Spr. Wojsk. w Rzymie. Instrukcja ta podaje proste i dostępne sposoby schronów o. p. gaz.

Wreszcie we Francji szereg popularnych dzieł i broszurek.

Niesposób byłoby przytaczać tu wszystkie te książki, które na ten temat coś mówią, specjalnie podałem tylko te, w których sprawa ta ujęta jest popularnie, stosunkowo jasno i dostępnie dla niefachowca w dziale budowlanym.

Wreszcie na zakończenie tych paru słów chciałbym dodać, że wydanie odpowiednich instrukcyj przeciwdziałałoby zbyt lekkomyślnemu traktowaniu zagadnienia pomieszczeń przysposobionych, bowiem dzisiaj wielu ludziom się zdaje, że wprost wystarczy zatkać szmatami okna oraz zamknąć drzwi, aby zrobić sobie schron. Inni znowu bardziej sceptycznie nastrojeni przeceniają trudności przysposobienia pomieszczeń, sądząc, że przechodzi to wprost ich siły i możliwości i dlatego zniechęceni wprost opuszczają biernie ręce pozostawiając rzecz biegowi życia.

Jedno i drugie jest złe, psychologicznie wpływa ujemnie, ponadto lekceważenie może spowodować wprost nieobliczalne skutki i groźne następstwa w czasie działań wojennych, przecenianie natomiast trudności spowoduje zupełną bezbronność wobec nowoczesnego środka walki.

Dlatego też im prędzej pojawi się jakaś instrukcja autoryzowana przez władzę, bdź też przez do tego powołaną L. O. P. P., choćby na mocy art. 3 statutu Ligi, tem lepiej, i tem dla ogółu polskiego pożyteczniej! Czas w każdym bądź razie najwyższy. Dyskusja obszerna i rzeczowa może się przyczynić do rychłego załatwienia tej sprawy, która dziś stanowi wielką lukę w pracach instrukcyjnych.

FRAGMENTY Z POKAZÓW OBRONY PRZECIWGAZOWEJ NA V WALNYM ZJEŹDZIE STRAŻY POŻARNYCH R. P.

W dniach 14 i 15 sierpnia r. b. pod wysokim protektoratem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej i I. Marszałka Polski Józefa Piłsudskiego, odbył się w Warszawie V Walny Zjazd Straży Pożarnych. Liczba uczestników Zjazdu była wielka, bo wynosiła przeszło 4000 delegatów z całego kraju. Obecni byli również czołowi przedstawiciele pożarnictwa z zagranicy, żywo interesujący się życiem, organizacją i mrówczą pracą naszych straży pożarnych.

Równocześnie z pracami w sali konferencyjnej, poświęconemi wewnętrznym sprawom konsolidacji i nowej organizacji strażactwa polskiego, na mokotowskiem polu wyścigowem odbywały się pokazy i zawody, obejmujące nietylko czysto fachowe strażackie zagadnienia, lecz również i zawody lekkoatletyczne i sportowe oraz pokazy z zakresu o. p. gaz.

Interesują nas przedewszystkiem zawody i pokazy wyszkolenia przeciwgazowego, które odbyły się w godzinach popołudniowych drugiego dnia zjazdu, t. j. 15 sierpnia.

Pierwszy punkt programu stanowił marsz w maskach przeciwgazowych oddziałów żeńskich samarytańsko-pożarniczych.

Oddziały te powstały przy strażach względnie niedawno, a pomimo to zdołały już osiągnąć piękne rezultaty swej pracy, świadczące dowodnie o celowości ich tworzenia i o pomyślnych warunkach jakie akcja ta na terenie organizacji strażackiej znalazła. Na starcie do marszu w maskach przeciwgazowych o długości trasy 2 km., staje 6 drużyn żeńskich samarytańsko-pożarniczych.

Młode te dziewczęta trudne czeka zadanie w czasie wojny, gdy zabraknie mężczyzn. W czasie pokoju są to pionierki higjeny oraz akcji prewencyjnej pożarowej na naszej wsi lub na terenie miasteczka.

Maski dobrze dopasowane, przepisowo nałożone, sprawdzone. Start. Każda drużyna wraz z sędzią na rowerze, wyrusza z linji startu w odstępach jednominutowych. Widzom przedstawia się piękny, rzadko obserwowany widok maszerujących młodych dziewcząt, przysposobionych do pracy w terenie zagazowanym. Rzęsiste brawa publiczności dodają drużynom otuchy. Rywalizacja na trasie bardzo ostra. Rezultaty marszu b. dobre. Upalny ciężki dzień uważać należy za wyjątkowo trudny warunek marszu. Marsz kończy się. Sędziowie udają się na naradę i po obliczeniu czasu z uwzględnieniem punktów dodatnich i karnych wydają ocenę podaną natychmiast przez megafony do ogólnej wiadomości.

Pierwsze miejsce uzyskuje drużyna żeńska z Kaczki pow. rawskiego, która przebyła trasę w 14 min. 17,8 sek. Za nią drużyna z Rawy Mazowieckiej — w czasie 14 min. 51 sek., dalej drużyna „Wały" (pow. kutnowski) czas 16 min. 08 sek., następnie „Wiązowna" (pow. warszawski) 16 min. 16 sek., później drużyna z Żychlina (pow. Kutno) 16 min. 52 sek. i wreszcie „zbiorowa" w czasie 17 min. 52 sek.

Stan zawodniczek bardzo dobry. Drużyny przychodzą skupione.

Do bardzo udatnych pokazów o znaczeniu nietylko rozrywkowem lecz również









Ze Zjazdu Straży Pożarnych

U góry: pożar domu od bomby zapalającej, zrzuconej z samolotu. Niżej: wybuch bomby gazowej. Żeńska samarytańsko-pożarnicza drużyna na starcie marszu w maskach. Zespół Sędziów.

pierwszorzędnej wagi propagandowej zaliczyć musimy pokaz nalotu na osiedle oraz skuteczną obronę przeciwpożarową i przeciwgazową, przeprowadzoną przez zespół straży pożarnych.

O godz. 17.15 sygnał pogotowia gazowego obwieścił zbliżanie się samolotu nieprzyjacielskiego, a tem samem postawił w stan ostrego pogotowia straże pożarne w ich remizach.

Kilka chwil napiętego oczekiwania i na horyzoncie ukazał się samolot, który w mgnieniu oka koszącym lotem zbombardował domki mieszkalne — fragment osiedla ludzkiego.

Huk rwących się bomb, kłęby ziemi i dymu — płomienie — osiedle objęte zostało pożarem, a otoczenie zaiperytowane. Słyszymy sygnał alarmujący straże. Za chwilę są oni już przy ogniu i prowadzą wśród kłębów dymu akcję ratunkową w maskach przeciwgazowych.

W tym samym czasie przybywa za strażą drużyna o. p. gaz. na samochodzie i przystępuje do odkażania terenu. Za drużyną o. p. gaz. dzielny oddział żeński samarytańsko-pożarniczy zdąża na czas, rozbija swój namiot i rozpoczyna pracę niesienia pomocy zatrutym i poparzonym oraz rannym. Zgodna praca drużyn lokalizuje ogień, niszczy plamę iperytową i daje opiekę poszkodowanym.

Za chwilę kłęby dymu rozpraszają się. Drużyna odkaża sprzęt, samą siebie — straż odjeżdża po spełnieniu swego obowiązku. Tak przedstawiało się to na polu mokotowskiem. Piękne te fragmenty ze zjazdu walnego napewno na dłuższy czas utrwalą się w pamięci obecnych.

Wykonawcy pokazów i popisów wrócili już do domów do swych codziennych prac, które prowadzą w dalekich zakątkach Rzeczypospolitej dla jej potęgi, wiążąc nierozłącznie swe fachowe doskonalenie się z zagadnieniami obrony przeciwgazowej i przygotowania na czas wojny.

Bo też i samo życie tego wymaga i dobro społeczeństwa. Praca strażaka przy pożarze jest już dziś bardzo podobna do tej, jaką będzie on musiał wykonywać w czasie wojny. I teraz i później wrogami jego będą ogień i gazy. Te ostatnie nie czekają wojny, bo przy każdym pożarze są już dziś obecne. Naprzykład tlenek węgla o podstępnym charakterze — ile już istnień ludzkich jest na jego sumieniu w czasie pokoju...

To też hasła o. p. gaz. w środowisku strażackiem znajdują grunt podatny i dobrze przygotowany.

Nie trzeba powtarzać i namawiać braci z pod znaku św. Florjana do zajęcia się tą dziedziną pracy. Ideę oparcia się o straże pożarne w akcji L. O. P. P. doskonale ujął kpt. Jerzy Misiński — inspektor główny o. p. gaz. Była ona subtelnie przemyślana i czas obrany jak najlepiej. Duże zainteresowanie się tem zagadnieniem władz administracyjnych dodaje powagi tym zamierzeniom, a z przemówienia wygłoszonego na zjeździe przez p. Ministra Spraw Wewnętrznych sądzić możemy, jaką rolę odegra strażactwo polskie w życiu społeczeństwa.

„...działalność strażactwa zazębia się również o całokształt spraw wagi państwowej. Należy do strażactwa współudział ochotniczych straży w ogólnem przygotowaniu obrony Państwa przez ścisłą współpracę z organami państwowemi p. w. i w. f. oraz wielka rola strażactwa polskiego w obronie przeciwgazowej, prowadzonej pod egidą L. O. P. P., a przejawiająca się w tworzeniu drużyn, instruowaniu społeczeństwa i t. d..."

Mieczysław Lewicki.



BELGJA

Nowe maski przeciwgazowe.

W bieżącym roku ukazały się na rynku belgijskim nowe maski przeciwgazowe. Maski właściwe, wykonane z gumy, niczem nie różnią się od masek wyrabianych przez włoską firmę Pirellego. Prawdopodobnie wyrabiane są one na podstawie zakupionej u Pirellego licencji.

Pochłaniacz wojskowy duży z filtrem mechanicznym. Pochłaniacz dla ludności cywilnej mały, jednak znacznie większy od małych pochłaniaczy francuskich, włoskich i niemieckich, wskutek czego znacznie obciąża głowę przy dłuższem użyciu maski. Zarówno duży, jak i mały pochłaniacz belgijski nie chroni przed dymami.

NIEMCY

Ćwiczenia przeciwlotnicze.

W połowie września r. b. niemiecka marynarka wojenna przeprowadziła wielkie ćwiczenia od Holsztyna do pruskiego Pomorza. Z ćwiczeniami floty połączone zostały i zawarte w ramach jednego założenia taktycznego ćwiczenia obrony przeciwlotniczej. W ćwiczeniach tych wzięła udział niemiecka Liga obrony przeciwlotniczej, władze administracyjne i portowe oraz przedstawiciele republikańskiego Reichsbanneru.

Uczestnicy manewrów przeciwlotniczych zgromadzili się w szkole morskiej w Wik, gdzie wiceadmirał v. Hansen, wyjaśnił zebranym założenie strategiczne manewrów, polegające na tem, że Niemcy znajdujące się w stanie wojny z jednem z państw wschodnich muszą przeciwstawić się odsieczy lotniczej innego mocarstwa.

Nocny napad lotniczy wykonany został na Kiel. Obrona oparta została na ścisłem współdziałaniu aparatu wojskowego z urzędami administracyjnemi i organizacjami społecznemi. Alarm lotniczy i gazowy został podany z posterunku centralnego, zorganizowanego w gmachu głównego urzędu pocztowego, który ogniskował pracę wszystkich stacyj podsłuchowych. Alarm ten został następnie podany publiczności przez syreny fabryczne.

Należy stwierdzić, że wykonanie zarządzeń przeciwlotniczych uprzednio opracowanych i podanych do wiadomości mieszkańców, odbyło się bardzo sprawnie. Dowodzi to, że ludność została należycie przygotowana do wszelkich czynności, związanych z obroną przeciwlotniczą.

Udział całego społeczeństwa niemieckiego w akcji przeciwgazowej.

Kurja biskupia we Fromborku na Warmji wydała komunikat, w którym pochwala akcję przeciwgazową i przeciwlotniczą i zaleca duchowieństwu usilne jej popieranie. Ten udział kleru niemieckiego w przygotowaniu akcji obrony przeciwlotniczo-gazowej ma miejsce nietylko w Prusach Wschodnich, ale i na terenie całych Niemiec.

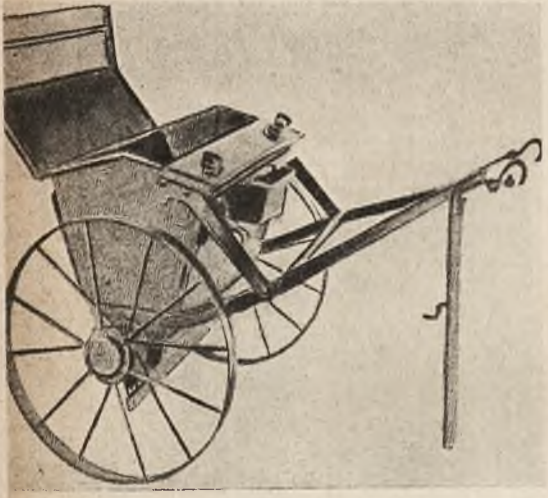
Zresztą nietylko kler, każdy obywatel niemiecki bez różnicy zawodu, uważa za swój obowiązek przyczynić się w miarę możności do jak najlepszego przygotowania tej akcji. Na fotografji, reprodukowanej obok, widzimy okno wystawowe sklepu z kapeluszami w Lipsku. Między kapeluszami widnieją wystawione na sprzedaż maski przeciwgazowe. Na tablicy apel: „Brońcie się przed gazami bojowemi — noście maski przeciwgazowe". Czy i u nas nie warto byłoby tak samo zapropagować maski? Może w ten sposób znalazłoby się więcej chętnych nabywców.



W wieku rozbrojenia: Kapelusznik w Lipsku sprzedaje również maski przeciwgazowe.



Posterunek obserwacyjno-meldunkowy z syreną alarmową.



Sowiecki siewnik do wapna chlorowego (Przyrząd odkażający R. D. 2)

WŁOCHY.

Echa z ćwiczeń obrony przeciwlotniczej Rzymu.

W związku z ćwiczeniami w obronie przeciwlotniczej Rzymu, o których pisaliśmy w poprzednim numerze „Lotu Polskiego", dzienniki włoskie zaznaczają, że współudział w tem ćwiczeniu państwa Watykanu był konieczny. „La Vie dell Avia" podkreśla, że udział ten jest sam przez się zrozumiały, jeżeli się weźmie pod uwagę, że Watykan to jednak tylko część Rzymu. Na wypadek wojny oświetlony rejon Watykanu stanowiłby dla eskadr nieprzyjacielskich doskonały wskaźnik dla bombardowania Rzymu.

Z. S. R. R.

Nowy typ siewnika do odkażań.

Odkażanie plamy chemicznej, wykonanej gazami parzącemi, odbywa się przy pomocy wapna chlorowanego. Dotychczas stosowany sposób rozrzucania wapna chlorowanego łopatami jest jednak uciążliwy i wymaga stosunkowo dużo czasu.

W Rosji wyposażono ostatnio drużyny odkażające w specjalne siewniki R. D. 2. Siewnik taki posiada pojemność około 50 kg. i pokrywa wapnem teren na całą swoją szerokość, t. j. 90 cm.; może on być zastosowany do zaprzęgu końskiego, jak i do pociągu ręcznego. Przy użyciu siewnika rozsiewanie wapna odbywa się znacznie szybciej, pokrycie terenu skażonego jest równomierne i zużycie wapna ekonomiczne. Rozsiew może być regulowany większy lub mniejszy, zależnie od potrzeby. Przy pomocy siewnika odkażać można teren mniejwięcej równy, odkażanie lejów po pociskach i zagłębień w terenie miękkim musi być przeprowadzane nadal przy pomocy łopat. Typ siewnika R. D. 2 reprodukujemy obok.

Syrena alarmowa dla posterunków wewnątrz kraju.

Szkolone obecnie przez Osoawjachim posterunki obserwacyjno-alarmowe w poszczególnych miejscowościach kraju, zaopatrywane są w ręczne syreny alarmowe. Wielkość syreny, a więc i zasięg jej dostosowane są do danych warunków i obszaru, jaki syrena ta ma obsługiwać. Jak widzimy, Sowiety po przygotowaniu odpowiednio wyszkolonych obsad posterunków przechodzą kolejno do ich zaopatrzenia i wyekwipowania w potrzebny sprzęt. Obok posterunek obserwacyjno-alarmowy przy pracy.

Doniosłe zmiany w Loterji Państwowej

W planie gry 26-tej Polskiej Państwowej Loterji Klasowej, której ciągnienie I-ej klasy rozpoczyna się 17 listopada, zaszły bardzo doniosłe zmiany, a tak korzystne dla gracza, że ta Loterja Państwowa daje doprawdy najwięcej szans wygrania i żadna inna loterja nie może pod tym względem się z nią równać. Nic zatem dziwnego, że plan gry 26-ej Loterji wzbudza powszechne, najszersze zainteresowanie.

Więc przedewszystkiem bardzo podwyższono wysokość głównych wygranych. Główna wygrana w I-ej klasie wynosi obecnie 100 tys., w II-ej kl. — 150 tys., w III-ej 200 tys., w IV-ej — 250 tys., a w V-ej — pełny okrągły miljon złotych. Pomimo to pozostawiono w V-ej kl. wygrane 300.000 zł., 150.000 zł., 100.000 zł., a ilość całego szeregu innych wielkich wygranych we wszystkich klasach, jak 75 tys., 50 tys., 25 tys., 15 tys. i t. p. kilkakrotnie, a nawet kilkunastokrotnie powiększono. Powiększono także ilość dni ciągnień w czterech pierwszych klasach do 5 dni, pozostawiając w V-ej klasie 27 dni. Poza tem we wszystkich klasach rozgrywają się premje na ogólną sumę 660.000 złotych.

Największą jednak sensacją, jest reforma, której podlegało wygranie t. zw stawki. Dotychczas, gdy się wygrało stawkę, można było za nią nabyć tylko los do wyższej klasy, ale realnie nic nie zostawało w kieszeni. Teraz jest inaczej. Stawka daje grającemu cenę losu do klasy następnej, a w kieszeni pozostaje mu wartość losu w klasie, w której wygrał.

Na przykładzie przedstawia się to w ten sposób: ktoś miał ćwiartkę losu i wygrał stawkę w III-ej kl. t. j. 40 zł. Ćwiartka kosztowała go 30 zł., wygrał 40, więc miał na czysto 10 zł., ale ćwiartka do IV-ej klasy kosztowała go 40 zł. i nic mu nie pozostało. Teraz ćwiartka do IV-ej kl. będzie go kosztowała tylko 10 zł. i na czysto pozostanie mu 30 zł. w kieszeni.

Można zatem śmiało powiedzieć, że właściwie stawek w pierwszych czterech klasach już niema, a są tylko wygrane. Z tego powodu jednak nie zmniejszono ilości stawek w czterech pierwszych klasach, ale je jeszcze wydatnie powiększono. Było ich 13.200 a jest 22.171.

W związku z tem zaprowadzono, że numery wszystkich wygranych losów wracają do koła i grają w następnych klasach. I tu znowu dwie bardzo ciekawe inowacje. Niema w kole zwitka, na którym byłaby wypisana główna wygrana. Główna wygrana w każdej klasie przypada na numer losu, na którym w ostatnim dniu ciągnienia danej klasy, padnie najniższa wygrana (stawka) t. zn. 100 zł. w klasie I-ej, 150 zł. w kl. II-ej, 200 zł. w kl. III-ej, 250 zł. w kl. IVej i V-ej. Utrzymuje to zainteresowanie grającego przez wszystkie dnie ciągnienia, bo do ostatniego dnia daje mu możność wygrania głównej wygranej.

A druga inowacja dotyczy premji. Oprócz pierwszej klasy, w której 40 premji po 1000 zł. przydzielonych będzie do 40 najniższych wygranych, wylosowanych w kolejności od 2 do 41 w ostatnim dniu ciągnienia.

We wszystkich innych klasach premje rozdziela się między losy, wygrywające w tej klasie, a które wygrały już w jednej lub więcej z klas poprzednich.

Gdy do tego się doda, że wszystko w loterji odbywa się jawnie, pod najściślejszą kontrolą publiczną, to śmiało można powiedzieć, że loterja to królowa gier. Niewątpliwie nowy plan pobudzi do wypróbowania go przez tych, którzy nigdy nie grali i zachęci do ponownego szukania szczęścia tych, którzy przy dawniejszym systemie ostygli nieco w wierze w swoje szczęście.

Trzeba szczęściu otworzyć furtkę, — a furtkę tę otwiera tylko los na Polską Państwową Loterję Klasową.

ERRATA

W poprzednim numerze w artykule prof. dr. Hubera na str. 2 zakradły się następujące błędy korektorskie, które niniejszem prostujemy: w połowie kolumny lewej zamiast: nagrody na punktualność, ma być *za* punktualność... W połowie kolumny prawej zamiast: nie ulega przytem złudzeniu... ma być: *nie ulegajmy* i t. d. W wierszu 22 od dołu zamiast: budowle doskonałego samolotu... ma być: *hodowle.* W wierszu 15 od dołu zamiast: stosunek ciężaru użytkowanego... ma być: ciężaru *użytkowego* i w wierszu 2 od dołu zamiast: konkurencjom... ma być: *konstrukcjom.*

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej
CZŁONEK F. A. I.
WARSZAWA, KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE Nr. 11.
Adres telegraficzny: *Aeroklub Warszawa.*
Telefon 603-70 Sekretarjat A. R. P.
Telefon 265-95 Komisja Lotn. Sport.

BIULETYN

Nr. 11 (65)
16.X — 15.XI.1932

W chwili uroczystego odsłonięcia w m. st. Warszawie pomnika ku czci poległych lotników, myśli nasze zwracają się ku

Tym

którzy wiecznie służąc wielkiej idei Polski Skrzydlatej życie swe złożyli w ofierze.

Nazwiska ich po wsze czasy zapisane będą w dziejach walk ludzkości o opanowanie przestworzy.

Cześć Im i chwała!

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej

Warszawa, dn. 11 listopada 1932 r.

Na froncie sprawy lotniczej

legli przy pełnieniu swych lotniczych obowiązków:

W dniu 21 października 1932 r. w pobliżu terenów szybowcowych w Bezmiechowej — przy próbie podwyższenia rekordu długotrwałości lotu żaglowego

ś. p. ZYGMUNT LASKOWSKI

pilot sportowy ppor. rez. 6 p. lotn, jeden z założycieli Sekcji Lotniczej K. M. stud Pol Warsz. i Aeroklubu Akademickiego we Lwowie. Dzielny pilot, gorący entuzjasta i zasłużony pionier naszego szybownictwa

Tegoż dnia na terenach szybowcowych w Polichnie

ś. p. ROMAN KONCKI

i

ś. p. ANTONI OLSZEWSKI

PAMIĘCI DZIELNYCH SZYBOWNIKÓW — CZEŚĆ!

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
POLSKI KOMITET SZYBOWCOWY

Przyjęcie członków

Przyjęci zostali do Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej jako członkowie zwyczajni:

Inż. Władysław BEREZA — Warszawa
Stefan IWANOWSKI „
Inż. Konrad JAGOSZEWSKI „
Mieczysław KOŚMIŃSKI „
Wacław KOŚMIŃSKI „
Lucjan NOWIŃSKI „
Inż. Józef PAWLIKOWSKI — Warszawa
Kpt. pil. inż. A. SENKOWSKI „
Artur SEMIS „
Inż. Wacław SZUKIEWICZ „
Jan WASILEWSKI „

Zatwierdzenie międzynarodowego rekordu polskiego

F. A. I. zatwierdziła następujący rekord międzynarodowy

KLASA C (Samoloty silnikowe)

Samoloty lekkie 2-ga kateg.

Rekord wysokości (POLSKA)
Inż. J. Drzewiecki i A. Kocjan na samolocie R.W.D.—7 z silnikiem Genet 80 KM.
w Warszawie, dnia 30 września 1932 r. . . . . 6.023 m.

Warszawa, dnia 15 listopada 1932 r.

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
(—) B. J. Kwieciński (Sekretarz Generalny)

LIGA • OBRONY POWIETRZNEJ • I • PRZECIWGAZOWEJ

BIULETYN

RADA GŁÓWNA.

W dniu 29 października r. b. w sali Stowarzyszenia Techników odbyło się posiedzenie Rady Głównej L. O. P. P.

Obecni byli pp.: inż. Bobkowski, inż. Budkiewicz, wicemin. Czapski, prof. Czubalski, inż. Eberhardt, płk. Filipowicz, radca Florjanowicz, wicewoj. Gintowt-Dziewałtowski, prof. Huber, płk. Jagrym-Maleszewski, wicewoj. Jankowski, ppłk. dypl. Jasiński, dr. Kesler, płk. dypl. Kiliński, wicemin. Korsak, dr. Kroebl, dr. Martynowicz, płk. Moniuszko, inż. Orłowicz, dr. Pikor, inż. Pohoski, mjr. Romejko, płk. Rusin, inż. Rybicki, prezes Sądu Apel. Sekutowicz, wicewoj. Skrzyński, radca Stopczyński, nacz. Szczepanowski, dyr. Szereszowski, płk. Szyndler, sekr. Tatara, inż. Wolnik, płk. Zagórska, prof. Załęcki, prof. Zawadzki, inż. Zienkiewicz, i płk. Żurakowski. Nadto z biura Zarządu Głównego personel kierowniczy z dyr. inż. Wawrzyniakiem na czele.

Usprawiedliwili nieobecność pp.: gen. dr. Górecki, dr. Gruber, gen. Piskor, poseł Starzak i woj. Zyndram-Kościałkowski.

Przewodniczył prezes Rady Głównej p. wicemin. Korsak, następnie p. prof. Huber i inż. Rybicki.

Posiedzenie zagaił prezes Rady Głównej powitaniem zebranych, w szczególności nowo-przybyłych do prac Rady Głównej członków.

W myśl art. 28 § 4 statutu L. O. P. P. ukonstytuowało się Prezydjum Rady Głównej w składzie następującym: Prezes — wicemin. Władysław Korsak (ponownie), wiceprezesi — prof. Maksymiljan Huber (ponownie), i gen. Stanisław Rouppert (ponownie), oraz Sekretarz — sędzia Franciszek Falkiewicz.

Wybór przyjęto przez aklamację.

Przyjęto następujący porządek dzienny: 1) wybór Prezydjum Rady Głównej, 2) odczytanie protokółu, 3) sprawozdanie bieżące Zarządu Głównego, 4) program prac i budżet Zarządu Głównego na rok 1933, 5) 10-lecie L. O. P. P.

Po odczytaniu protokółu poprzedniego posiedzenia wysłuchano sprawozdania Zarządu Głównego, które złożył p. prezes dr. Martynowicz.

Sprawozdanie Zarządu Głównego obejmowało streszczenie całokształtu prac L. O. P. P. w dziedzinach lotnictwa, o. p. l. g., propagandy, „Lotu Polskiego" i działu organizacyjno-lustracyjnego. Ponadto w sprawozdaniu zaznaczone zostało, że, w związku ze zbliżającem się 10-leciem istnienia L. O. P. P., Zarząd Główny postawił sobie za zadanie przedstawienie społeczeństwu treściwego obrazu działalności Ligi, oraz ogólnego bilansu jej wpływów i wydatków za ubiegły okres 10-letni, i że w tym duchu rozpoczął już w swem biurze odpowiednie prace.

Sprawozdanie przyjęto do zatwierdzającej wiadomości bez dyskusji.

Zkolei przystąpiono do obrad nad projektem preliminarza budżetowego Zarządu Głównego na rok 1933, przyczem w dyskusji zabierali głos pp.: wicewoj. Gintowt-Dziewałtowski, wicemin. Korsak, dr. Kroebl, dr. Pikor, wicewoj. Skrzyński, inż. Wolnik, prof. Zawadzki, i inż. Zienkiewicz.

Udzielili wyjaśnień pp. prezes dr. Martynowicz, płk. Filipowicz i płk. Moniusz-

Na wniosek pp. wicewoj. Skrzyńskiego i inż. Zienkiewicza, Rada Główna przyjęła do zatwierdzającej wiadomości preliminarz budżetowy Zarządu Głównego na rok 1933, przyczem uchwalono, że preliminarze budżetowe Komitetów Wojewódzkich na rok 1933 rozpatrzone i uzgodnione zostaną na zjeździe budżetowym Delegatów Komitetów Wojewódzkich, który będzie zwołany w drugiej połowie listopada r. b.

Punkt 5-ty porządku dziennego, jako identyczny w punktem 5 porządku dziennego Ogólnego Zgromadzenia, nie był na posiedzeniu Rady Głównej rozpatrywany.

Na tem posiedzenie zakończono.

OGÓLNE ZGROMADZENIE L. O. P. P.

Zarząd Główny L. O. P. P. podaje do wiadomości placówek Ligi, że protokół obrad Ogólnego Programowo-Budżetowego Zgromadzenia L. O. P. P. z dnia 29 października b. r. zamieszczony zostanie w następnym numerze „Lotu Polskiego".

ZJAZD PP. REFERENTÓW BUDŻETOWYCH KOMITETÓW WOJEW. L. O. P. P.

W myśl przyjętego przez Radę Główną w dn. 29 ub. m. dezyderatu Zarządu Głównego L. O. P. P. o celowości zwołania Zjazdu pp. Referentów Budżetowych Komitetów Wojew., na którym uzgodnione zostałyby projekty preliminarzy budżetowych na rok 1933, Zarząd Główny zawiadamia Komitety Wojew., że powyższy Zjazd odbędzie się w Zarządzie Głównym w Warszawie w dn. 25 i 26 listopada b. r. o godz. 10 rano.

BUDŻET ZARZĄDU GŁÓWNEGO L.O.P.P.

zatwierdzony przez Ogólne Programowo-Budżetowe Zgromadzenie L. O. P. P. w dniu 29 października r. b.

Wpływy:

A. Od Komitetów Wojewódzkich:

1) Wpis i składki (50%)	900.000
2) Tydzień L.O.P.P. (50%)	100.000
3) Ofiary, imprezy itp. (50%)	50.000
4) Subsydja miast, gmin (50%)	100.000
	1.150.000

B. Inne wpływy Zarządu Głównego:

1) Wpływy bezpośrednie	100.000
	1.250.000
2) Od Ścisłego Komitetu Pań	100.000
	1.350.000

Wydatki:

1) Lotnictwo	425.000
2) O. P. L. G.	425.000
3) Konferencje, zjazdy, delegacje	15.000
4) Propaganda	96.000
5) Popieranie prac młodzieży	20.000
6) „Lot Polski"	40.000
7) Administracja	120.000
8) Wydatki Ścisłego Komit. Pań	15.000
9) Zobowiązania z tytułu budowy C. S. O. P.	70.000
10) Nieprzewidziane	24.000
	1.250.000
11) Fundusz Ścisłego Komit. Pań	100.000
	1.350.000

UMOTYWOWANIE WYDATKÓW.

LOTNICTWO.

Suma ta przewidziana jest na program prac Wydziału Lotniczego, jako to: sport lotniczy, popieranie twórczości i prac naukowych, stypendja i subwencje, konkursy i rajdy, szybownictwo, wydawnictwa fachowe, budowę lotnisk oraz na personel fachowy i nieprzewidziane.

Podział sumy zł. 425.000 na poszczególne prace nastąpił po porozumieniu z czynnikami miarodajnemi i figuruje w programie prac Zarządu Głównego, rozesłanego Komitetom Wojewódzkim L. O. P. P.

O. P. L. G.

Zapreliminowana suma przewidziana jest na program prac Wydziału O.P.L.G. jako to: sprzęt o. p. l. g., kursy, konkursy i ćwiczenia, stypendja i subsydja, budowa sieci, gabinet o. p. l. g., popieranie twórczości oraz personel fachowy.

Podział sumy zł. 425.000 na poszczególne prace nastąpił po porozumieniu z czynnikami miarodajnemi i figuruje w programie prac Zarządu Głównego, rozesłanego Komitetom Wojewódzkim.

KONFERENCJE, ZJAZDY, DELEGACJE.

W stosunku do roku poprzedniego przewidziana na powyższe cele kwota została w pewnej mierze zwiększona.

Idąc drogą oszczędności, Zarząd Główny delegować będzie swych przedstawicieli tylko na ważniejsze konferencje i zjazdy o charakterze międzynarodowym.

W związku jednak z 10-leciem L. O. P. P. zachodzi konieczność delegacji tak członków Zarządu Głównego, jak częstych wyjazdów sił fachowych biura Zarządu Głównego do Komitetów Wojewódzkich, co w roku budżetowym znacznie powiększy wydatki w tej pozycji.

Zarząd Główny ma także zamiar odbyć Ogólne Programowo-Budżetowe Zgromadzenie L. O. P. P. w 1933 roku nie jak dotąd w Warszawie, lecz w jednym z miast wojewódzkich.

PROPAGANDA.

Prasa	10.000
Radjo	3.500
Wydawnictwa	20.000
Wagon Kolejowy	17.000
Centralne Kursy Prelegentów	5.000
Modelarstwo	8.500
Filmy	20.000
Wystawy	5.000
Przezrocza	1.500
Różne i nieprzewidziane	5.500
Razem	96.000

PRASA.

Kontakt z prasą w żadnym wypadku nie może być zmniejszony. Zarząd Główny nosi się z zamiarem rozszerzenia swych wpływów, nietylko na prasę stołeczną, ale i prowincjonalną. Będziemy dążyli do tego, ażeby urabianie opinji publicznej było możliwie planowe i skoordynowane. W tym celu referent prasowy będzie gromadził artykuły, wzmianki, klisze reklamowe, prenumeratę wycinków oraz fotografje.

Przewiduje się ewentualny zjazd delegatów z całej Polski z poszczególnych redakcyj, celem omówienia sposobu propagandy na łamach dzienników. Jak i w latach ubiegłych ważniejsze sprawy będą omawiane na konferencjach prasowych.

RADJO.

Chwilki lotniczo-gazowe oraz komunikaty, aczkolwiek skrócone w myśl nowych życzeń rady programowej Polskiego Radja, tem niemniej będą kontynuowane.

Znaczenie propagandy radjowej nie wymaga dłuższego uzasadnienia. Dążymy wszelkiemi siłami do aktualizowania bieżących spraw, pozyskując najlepsze siły do współpracy.

Chwilki lotniczo-gazowe, komunikaty i odczyty są rozsyłane do Komitetów Wojewódzkich i Powiatowych.

WYDAWNICTWA.

Kwestja wydawnictw popularnych jest w dalszym ciągu aktualna, to też preliminowana suma nie wydaje się zbyt wielką. Wydawnictwa nasze nie docierają jeszcze do szerokich warstw ludności w takich rozmiarach, jak sobie tego Zarząd Główny życzył. Zwłaszcza wielki głód literatury popularnej odczuwa się przedewszystkiem na wsi, gdzie Liga musi przełamać bierny opór. Ostatnio wydana broszura dla duchowieństwa już w pewnym stopniu ułatwi naszą dalszą pracę na wsi. Szerokie warstwy robotnicze też są dalekie od nasycenia naszą literaturą, a wiemy z doświadczenia, jak wdzięcznem polem są dla nas ośrodki robotnicze.

Wreszcie kwestja szkół, zawsze otaczana przez Zarząd Główny jak największą opieką, nie może być w żadnym wypadku pominięta.

Zaopatrywanie szkół w dalszym ciągu w wydawnictwa jest bardzo aktualne.

WAGON KOLEJOWY.

Wyposażenie oraz remont nowego wagonu muszą całkowicie odpowiadać rozrostowi naszej organizacji. Wyposażenie musi być możliwie wszechstronne, takie, aby ten wagon godnie reprezentował władze centralne Ligi, mając na uwadze eksponaty lotniczo-gazowe, oraz statystykę i wykresy.

Dużym wydatkiem w nowym wagonie będzie aparat kinowy. Ostatnie próby czynione przez dział propagandy dały dość dobre rezultaty, gdyż wagon był prawie finansowo samowystarczalny. Naturalnie, że pozyskanie aparatu oraz odpowiednich filmów o charakterze propagandowo-rozrywkowym, będzie dla nas ważnem bardzo posunięciem w naszej propagandzie.

Prowincja zawsze odczuwała i odczuwa głód takiej ruchomej placówki propagandowej, która będąc cząsteczką centrali, znakomicie zbliża i cementuje Zarząd z Komitetami Wojewódzkimi w pracach i zadaniach, jakie ma L. O. P. P. do spełnienia.

CENTRALNE KURSY PRELEGENTÓW.

Pomimo nadchodzącego 10-lecia L. O. P. P., a więc już okresu poważnego pracy, jaki mamy za sobą oraz wszechstronnych sposobów propagandy, żywe słowo w dalszym ciągu będzie dominowało, gdyż wpływ jego na słuchaczy zawsze był wielki. Naturalnie Liga dąży do posiadania dobrych mówców i jednocześnie dobrze orjentujących się w zagadnieniach L. O. P. P.

Olbrzymie masy ludności są jeszcze w dalszym ciągu wdzięcznem polem dla naszej pracy. Miljony czekają na nas. To też powzięta myśl urządzenia centralnych kursów prelegentów zasługuje na dużą uwagę i niewątpliwie przysporzy Lidze dużo korzyści.

MODELARSTWO.

Rok rocznie urządzany kurs modelarstwa lotniczego dla nauczycielstwa przy Państwowym Instytucie Robót Ręcznych, jak wiemy, dał już duże korzyści, gdyż podniósł zainteresowanie się modelarstwem znacznie.

Urządzane konkursy modeli latających dają coraz lepsze wyniki, ostatnio nawet tak dobre, że muszą się mieć na baczności nawet starzy zawodowi modelarze.

Wiemy doskonale, że zamiłowanie do skrzydeł budzi się poprzez obcowanie młodzieży z modelem. A więc jeśli chcemy wykrzesać wśród niej pęd ku lotnictwu, w żadnym wypadku modelarstwo nie może być unieruchomione.

FILMY.

Trzeba się odrazu przyznać, że kwestja filmów była zawsze dla Ligi rzeczą dość trudną do rozwiązania. Pokarm filmowy jest dzisiaj rzeczą niemal codzienną dla najbardziej przeciętnych obywateli. Naturalnie, że artystyczny poziom wzrasta, gdyż filmy dzisiejsze stoją na dużym poziomie.

Zarząd Główny zdaje sobie doskonale sprawę z tego, jakim potężnym czynnikiem propagandowym jest film. Wykonanie niestety dobrego filmu jest bardzo kosztowne. To też od dłuższego czasu posługujemy się filmami dawniej wykonanemi. Naturalnie, że wstawiona pozycja na film 10-lecia Ligi w żadnym wypadku nie jest wygórowana, gdy się zważy, że film ten będzie odtwarzał cały nasz dorobek za okres 10-letni. Takim filmem będziemy się mogli posługiwać długie lata. Będzie to jednocześnie film reprezentacyjny nietylko na użytek wewnętrzny, ale i dla cudzoziemców, którzy, jak wiemy, często odwiedzają L. O. P. P.

WYSTAWY.

Znaczenie wystaw zawsze było bardzo duże. Każda wystawa znakomicie uzupełnia luki propagandowe, to też preliminowana suma jest raczej mała i naturalnie trudno będzie urządzić wystawę w granicach należnych już dziś Lidze.

PRZEZROCZA.

Dział przezroczy lotniczo-gazowych jest uporządkowany, to też kwota preliminowana jest uzupełnieniem aktualności lotniczo-gazowych.

RÓŻNE I NIEPRZEWIDZIANE.

Najlepiej ułożony budżet musi się liczyć zawsze, zwłaszcza w Dziale Propagandy z tem, że siłą rzeczy może powstać jakaś okoliczność nieobjęta wyżej omawianemi pozycjami.

Suma powyższa użyta również będzie na zjazdy krajowe i zagraniczne, różne konferencje oraz na materjał propagandowy, rozdawany w wypadkach nieprzewidzianych. To też rezerwa finansowa zdaniem naszem jest całkowicie uzasadniona.

POPIERANIE PRAC MŁODZIEŻY.

Pozycja, która nie będzie nigdy za wysoka, jeśli chodzi o wysokość przeznaczonej na ten cel sumy. Popieranie prac młodzieży należy do owych kardynalnych zadań Ligi, które, jak wiemy, dały nam bardzo korzystne rezultaty zawdzięczając właśnie ciągłości naszego stosunku wobec tejże młodzieży.

Pomoc Ligi dla młodzieży potrzebna jest na wielu odcinkach, wymagających znacznych funduszów. To też jak zaznaczyliśmy wyżej, preliminowana kwota nie może zaspokoić wszystkich potrzeb młodzieży, pracującej twórczo na polu lotniczo-gazowem.

„LOT POLSKI".

Po przeprowadzeniu w okresie ubiegłym w „Locie Polskim" reorganizacji oraz po wprowadzeniu możliwych oszczędności liczyć już można, że zapreliminowana przez Zarząd Główny na 1932 rok kwota zł. 45.000 nie będzie w całości wydatkowana i przewidywane oszczędności wyniosą około 8.000 zł.

Wobec przewidywania dalszych oszczędności Zarząd Główny preliminuje na 1933 rok o zł. 5.000 mniej, licząc w ogólnej sumie zł. 40.000 także wydatki związane z wydaniem specjalnego numeru „Lotu Polskiego", w którym zawarta zostanie działalność całej L. O. P. P. za 10 lat jej istnienia.

ADMINISTRACJA.

Po wprowadzeniu oszczędności koszty administracji przedstawiają się jak następuje:

Materjały piśmienne, druk	5.000
Porto, depesze, telefony	5.000
Przejazdy, djety, lustracja	5.000
Lokal, światło, opał	12.000
Biuletyny, sprawozdania	4.000
Ubezpieczenie, podatki, opłaty rejent. i skarbowe	9.000
Wynagrodzenie personelu	69.000
Wynagrodzenie radcy prawnego	4.000
Konserwacja i naprawy	2.000
Różne (wydatki nadzwyczajne)	5.000
	120.000

WYDATKI ŚCISŁEGO KOMITETU PAŃ.

Stosownie do § 8 Regulaminu Koła Pań, przyjętego przez Radę Główną w dn. 16 października 1931 r., zapreliminowano wydatki biura Komitetu, jak opłata czynszu za lokal, światło, opał oraz pensje pracowników.

ZOBOWIĄZANIA Z TYTUŁU BUDOWY C. S. O. P.

Zapreliminowana suma stanowi pozostałość wszystkich dotychczasowych zobowiązań z tytułu budowy Cywiln. Szkoły Obrony Przeciwgazowej, które w okresie 1932 roku nie mogły być uregulowane.

NIEPRZEWIDZIANE.

Kwotą zł. 24.000 zamknięto budżet do sumy zł. 1.250.000, równoważąc stronę wpływów i wydatków oraz umożliwiając ewentualne przekroczenie którejkolwiek pozycji budżetu na wypadek, gdyby zaszła konieczna potrzeba.

FUNDUSZ ŚCISŁEGO KOMITETU PAŃ.

We wpływach zapreliminowano sumę zł. 100.000, którą przypuszczalnie zbierze Ścisły Komitet Pań. Suma ta w myśl uchwały Ogólnego Zgromadzenia o działalności Komitetu Pań użyta zostanie we właściwym czasie na budowę C. S. O. P.

Poświęcenie i otwarcie nowego lotniska L. O. P. P. w Płocku







Ogólny widok nowego lotniska im. P. Prezydenta R. P.







Przemawia wiceprezes płk. Moniuszko



U góry: brana powitalna, obok: samoloty wojskowe i turystyczne. Na lewo: ołtarz polowy, przy którym zostało odprawione nabożeństwo. U dołu: Komitet Powiatowy L. O. P. P. w Płocku.

inż. Szaniawski, który bezinteresownie budował lotnisko

POŚWIĘCENIE I OTWARCIE NOWEGO LOTNISKA L. O. P. P. IM. PANA PREZYDENTA R. P.

W niedzielę dnia 6 listopada b. r. odchodził Płock wielką uroczystość poświęcenia lotniska, wybudowanego kosztem Komitetu Powiatowego L.O.P.P. w Płocku. Przygotowaniem uroczystości zajął się specjalnie zorganizowany Miejski Komitet Obywatelski, w skład którego weszli przedstawiciele wszystkich warstw społecznych.

Udział w uroczystości wzięli: w imieniu p. Ministra Komunikacji dyrektor Dep. Lotnictwa Cyw. inż. Filipowicz, starosta powiatu płockiego p. Klotz, wiceprezes Zarządu Głównego L. O. P. P. inż. Moniuszko, dyrektor inż. Wawrzyniak, w imieniu d-cy Korpusu płk. dypl. Parafiński, d-ca garnizonu płk. Robakiewicz, z ramienia Sztabu Głównego płk. dypl. Ludwig i mjr. Królikiewicz oraz z Dep. Lotnictwa Wojskowego mjr. pil. Kretowicz.

Poza tem wzięli udział przedstawiciele Aeroklubu Rzplitej Polskiej z p. mjr. Kwiecińskim na czele, przedstawiciele Aeroklubu Warszawskiego z p. posłem Rudowskim, oraz przedstawiciele wszystkich władz państwowych i samorządowych, organizacje p. w., straży pożarnych związków i t. p. Organizacje kobiece reprezentowała p. Rościszewska.

Przybył również szwadron honorowy 4 p. strz. kon. oraz baterja 8 p. art. p. Mimo, że pogoda nie dopisała, na lotnisko, oddalone o 4 km. od miasta przybyło kilka tysięcy osób, co dowodzi wielkiego zainteresowania się ze strony miejscowego społeczeństwa lotnictwem. Z wielkim entuzjazmem witano nadlatujące samoloty wojskowe i turystyczne w liczbie 18, nie wyłączając bombardujących. Akrobacje wykonane przez nie, a zwłaszcza z 1 p. eskadry myśliwskiej, wywołały wielkie wrażenie. Przybyłe samoloty zarzucono kwiatami a zwłaszcza samolot kpt. Karpińskiego.

Bardzo piękną chwilą, po odprawieniu mszy polowej i poświęceniu lotniska — było przekazanie lotniska przez wiceprezesa Zarządu Głównego L. O. P. P. inż. Moniuszkę, przedstawicielowi Dep. Lotnictwa Cyw. dyr. Filipowiczowi, który dokonał uroczystego otwarcia lotniska.

W momencie otwarcia lotniska wypuszczono gołębie pocztowe.

Następnie odczytano szereg depesz gratulacyjnych, nadesłanych z powodu otwarcia lotniska, między innemi od chorego Prezesa Zarządu Głównego L.O.P.P. dra Z. Martynowicza, oraz komendanta Gł. Policji Państw. płk. Maleszewskiego.

Uroczystość miała przebieg nadspodziewanie podniosły. Pomijając już sam fakt dokonanego dzieła przez L. O. P. P., który jest dalszą trwałą cegiełką w realizacji celów Ligi — przeżyte chwile w Płocku na długo będą dla uczestników tej uroczystości dużem zadowoleniem wewnętrznem i dalszym bodźcem dla ich pięknych wysiłków.

Zaznaczyć należy, że lotnisko bezinteresownie budował inż. Szaniawski z powiatowego Oddziału Drogowego wraz z inż. Skalskim.

Wszystkim, którzy przyczynili się do tak pięknego dzieła Zarząd Główny składa tą drogą swe serdeczne podziękowanie. Oddzielne słowo uznania należy się Miejskiemu Komitetowi Obywatelskiemu za sprawną i tak piękną organizację powyższej uroczystości.

Komitety powiatowe.

UROCZYSTOŚĆ ŻAŁOBNA KU CZCI ś. p. por. ŻWIRKI i inż. WIGURY.

W dniu 30 września r. b. staraniem Zarządu Koła L. O. P. P. w Skalbmierzu (wojew. kieleckie) odbyła się uroczystość żałobna ku uczczeniu zmarłych tragiczną śmiercią bohaterów lotników ś. p. Żwirki i Wigury.

Na program uroczystości złożyło się — nabożeństwo żałobne w kościele, na kaórem reprezentował Koło L. O. P. P. w komplecie zebrany jego zarząd, reprezentacje miejscowej i kilku okolicznych straży pożarnych ze sztandarami, Zarząd miasta oraz dzieci 7-klasowej szkoły powszechnej wraz z nauczycielstwem. Po odśpiewaniu wilji, wysłuchano Mszy św. oraz okolicznościowego przemówienia z ambony, poczem po odśpiewaniu egzekwji przy katafalku, rzęsiście oświetlonym, oraz ozdobionym portretami Zmarłych — chóralnie odśpiewano „Boże coś Polskę".

Następnie wieczorem — w budynku straży ogniowej odbyła się akademja, urządzona wspólnie ze szkolnem kołem L. O. P. P.

Na gustownie dywanami i żywem kwieciem udekorowanej widowni z portretem bohaterów-lotników, spowitym krepą i wieńcem laurowym — stanął zarząd Koła wraz z przedstawicielami zarządu Koła szkolnego i po wygłoszeniu krótkiego wspomnienia żałobnego — uczczono pamięć lotników powstaniem i minutową ciszą.

Chór szkolny odśpiewał hymn narodowy, poczem kierownik szkoły, p. Żarów, po zapoznaniu licznie zebranej publiczności z życiorysem tragicznie zmarłych lotników — wygłosił odczyt o doniosłości dla lotnictwa polskiego międzynarodowych zawodów lotniczych, o ich historji i organizacji; zaznajomił publiczność z trasą ostatniego Challenge'u, wytyczonego na mapie, i warunkami tego lotu. Idąc myślą poprzez wszystkie etapy raidu za naszą bohaterską drużyną lotniczą, doszedł mówca do etapu ich zwycięstwa.

Potem zobrazował okoliczności, w jakich zginęli ś. p. Żwirko i Wigura według opowieści (w gwarze śląskiej) naocznego świadka katastrofy — miejscowego wójta Ślązaka.

Następnie dr. Dutkiewicz w dłuższym odczycie zobrazował nastroje i zainteresowanie całego społeczeństwa udziałem polskiej drużyny w międzynarodowych zawodach lotniczych, przechodząc poszczególne etapy tych zawodów, a więc — wystartowanie z Berlina, przelot przez Warszawę i Kraków i wreszcie triumfalne zwycięskie wylądowanie Żwirki i Wigury na lotnisku w Tempelhofie.

Następnie opisał triumfalny powrót zwycięzców poprzez Poznań do Warszawy i całą gamę radości i entuzjazmu stolicy ze zwycięstwa lotnictwa polskiego.

W drugiej części odczytu — zobrazowano tragiczną śmierć bohaterów w Cierlicku Dolnym, uroczystości żałobne w Cieszynie, łączące w smutku Polaków i Czechów; triumfalny pochód zwłok bohaterów do stolicy, przypominający rozmiarami zainteresowania i smutku narodowego — królewski powrót z Vevey prochów Sienkiewicza, uroczystości żałobne w Warszawie i udział w żałobie i pogrzebie wszystkich warstw społeczeństwa, w uznaniu bohaterstwa zjednoczonych w nieszczęściu.

Następnie przedstawiono słuchaczom reakcję rozumową społeczeństwa dotkniętego przedwczesną śmiercią bohaterów. Przytoczono odezwę L. O. P. P., wydaną wspólnie z Aeroklubem Rzeczypospolitej zaraz po zwycięstwie, utworzenie przez Warszawę, Poznań i Kraków stypendjów lub nagród na zawodach lotniczych im. Żwirki i Wigury, zbiórek publicznych na tenże fundusz.

W trakcie tego przemówienia odezwały się głosy z pośród publiczności, że i Skalbmierza nie powinno braknąć w dorzuceniu grosza do tego funduszu. Zarządzono składkę, która dała 15 zł. 25 gr.

Na zakończenie zobrazowano ideologję lotu i fatalizm walki z siłami natury na drodze postępu, zaś zwrotem do młodzieży, aby w budownictwie Polski czerpała przykład z idealizmu i bezinteresowności tragicznie zmarłych — zakończono przemówienie.

Obydwa odczyty przeplatane były pojedyńczemi i chóralnemi deklamacjami dzieci szkolnych, zaś na zakończenie akademji odśpiewano chóralnie „Rotę".

TYDZIEŃ L. O. P. P. W OŁYCE

Protokuł posiedzenia prezydjum obchodu Tygodnia L. O. P. P. w Ołyce, odbytego w dniu 15 października 1932 r. w lokalu Magistratu miasta Ołyki o godz. 18-ej. Na posiedzeniu obecni: przewodniczący burmistrz K. Grodecki, mecenas Józef Orzeszko, sekretarz Magistratu Jędrzejewski, sekretarz miejscowego Koła L. O. P. P. A. Strzelecki, oraz komendant posterunku P. P. w Ołyce p. H. Piekard.

Po przejrzeniu rachunków dowodów wpływów i wydatków z okresu obchodu Tygodnia Lotniczego w Ołyce, w okresie od 2 do 9 października r. b. skonstatowano:

kwesta uliczna dała ogółem	39.84
Ze sprzedaży biletów wejściowych do kina	73.90
Razem	113.74
Wydatki:	
rozklejanie afiszów i plakatów	—.70
szpilki i papier	1.80
kontrola biletów wejściowych do kina	2.—
muzykanci	5.—
lokal, światło, monter, węgiel	22.50
Razem	32.—
Czystego dochodu osiągnięto	81.74

Poza tem Magistrat miasta Ołyki wpłaca tytułem subwencji 50 zł. Razem więc czysty dochód wynosi 131.74 zł. (słownie: sto trzydzieści jeden zł. 74 gr.), którą to sumę znaleziono w całości przy podpisaniu niniejszego protokułu.

Oprócz tego stwierdza się, iż zbiórka na fundusz stypendjalny po ś. p. pilotach por. Żwirko i inż. Wigurze, urządzona przed kościołem po nabożeństwie żałobnem w dniu 13 października r. b. dała 17.24 zł.

Postanawia się: kwotę 131.74 zł., zebraną w tygodniu lotniczym przesłać do Powiatowego Komitetu L. O. P. P. w Łucku na konto P. K. O. Nr. 81.904, kwotę zaś 17.24 zł. jako zebraną na fundusz specjalny po zmarłych tragicznie ś. p. por. Żwirko i inż. Wigurze — przesłać do redakcji „Ilustrowanego Kurjera Codziennego" w Krakowie na P.K.O. 400.200

Odpisy protokółu przesłać do Powiat. Kom. L. O. P. P. w Łucku, redakcji „Kurjera Ilustrowanego" i redakcji „Lot Polski" w Warszawie, oraz podać do publicznej wiadomości społeczeństwa, dziękując za przyczynienie się do wzmożenia funduszów L. O. P. P.

Na tem posiedzenie zakończono i po przeczytaniu podpisano.

(—) K. Grodecki, (—) J. Orzeszko,
(—) Jędrzejewski, (—) H. Piekard,
(—) A. Strzelecki

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT"

ZARZĄD: Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 547-60.

ROZKŁAD LOTÓW

Ważny od 1 października 1932 r. do 28 lutego 1933 r.
Czas środkowo-europejski

Samoloty kursują: w poniedz. środy piątki	Samoloty kursują: we wtorki czwartki soboty		KIERUNEK		Samoloty kursują: we wtorki czwartki soboty	Samoloty kursują: w poniedz. środy piątki
	o. 9.00 p. 11.00 o. 11.20 p. 12.30		Warszawa Bydgoszcz Bydgoszcz Gdańsk, Gdynia			p. 12.30 o. 10.30 p. 10.10 o .00
	o. 12.40 p. 14.50		Warszawa Poznań		p. 11.10 o. 9.00	
	o. 13.00 p. 15.00		Warszawa Katowice			p. 10.45 o. 8.45
o. 9.15 p. 12.00			Warszawa Wilno		p. 12.00 o. 9.15	
o. 8.30 p. 10.20 o. 10.45 p. 11.25 o. 11.55 p. 13.40 o. 14.00 p. 15.00			Warszawa Kraków Kraków Katowice Katowice Brno Brno Wiedeń		p. 15.00 o. 13.10 p. 12.45 o. 12.05 p. 11.35 o. 9.50 p. 9.30 o. 8.30	
o. 9.30 p. 12.00	o. 9.15** p. 11.00** o. 11.30** p. 15.00**		Warszawa Lwów Lwów Czerniowce Czerniowce Bukareszt		p. 13.45* o. 12.00* p. 11.30* o. 8.00*	p. 12.00 o. 9.30

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW: o. — odlot. p. — przylot.
* — samoloty kursują tylko we wtorki,
** — „ „ „ w soboty.

Bilety na przelot Polskiemi Linjami Lotniczemi „Lot" nabywać można również w „Ośrodku Propagandowym" L. O. P. P. Warszawa, Śto-Krzyska Nr. 12, tel. 533-92.

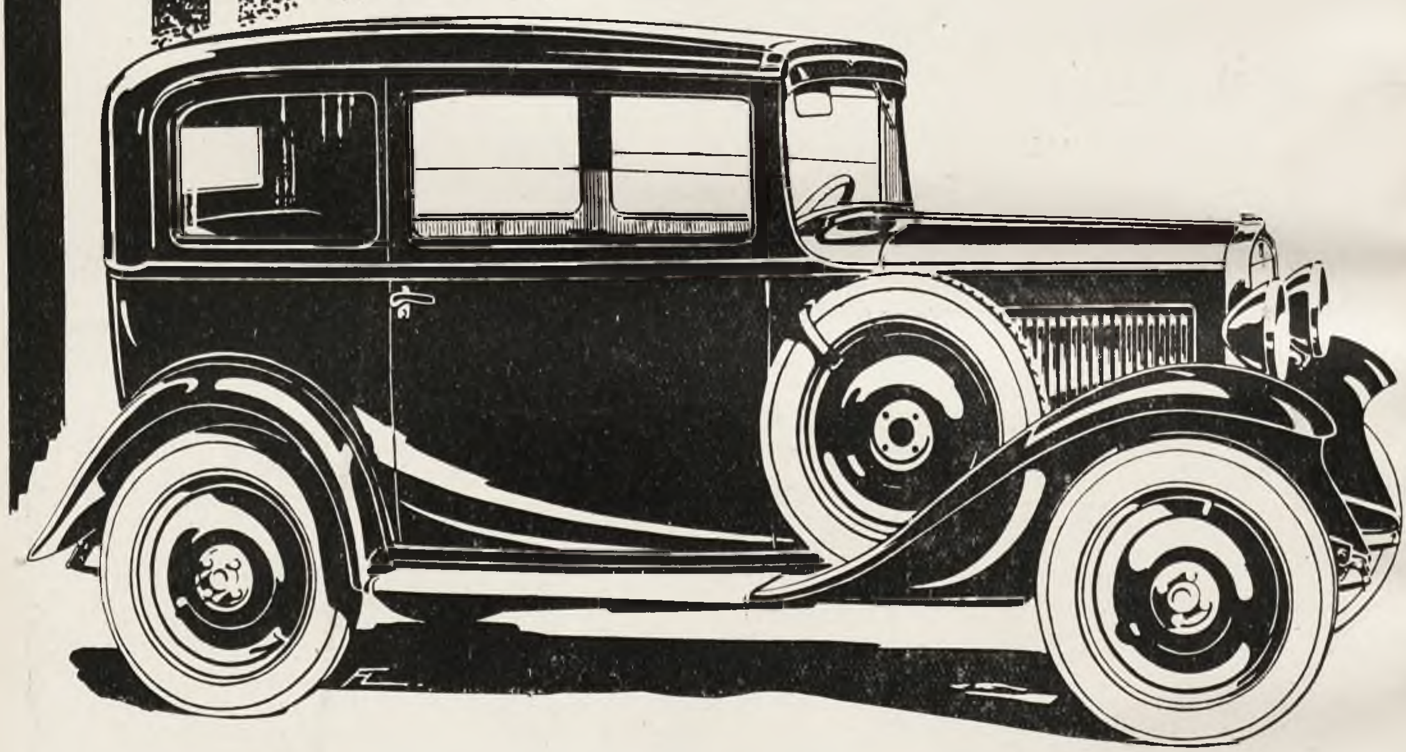
Druk. Zw. Prac. Adm. Gm., W-wa, Pl. Krasińskich 6, tel. 11-44-04

FIAT 508

4 cylindry
995 cm^3 pojem.
22 KM mocy

Elastyczny o dobrym zrywie silnik
Doskonałe na nasze drogi zawieszenie
Hydrauliczne sprawne hamulce
Nisko osadzona wygodna 4 osobowa karesorja

ZWYCIĘŻYŁ W III-ej KATEGORJI
w ZJEŹDZIE GWIAZDZISTYM DO MORZA 1932 R.



JUŻ W LISTOPADZIE

Ukażą się na rynku SAMOCHODY

508 508

PRODUKCJI PAŃSTWOWYCH ZAKŁADÓW INŻYNIERJI